

Minister Włodzimierz Oliwa z gospodarską wizytą w MPK

Przebywający 4 maja w Krakowie minister administracji, gospodarki terenowej i ochrony środowiska, generał dywizji **WŁODZIMIERZ OLIVA** złożył gospodarską wizytę w naszym przedsiębiorstwie. Ministrowi towarzyszyli: I sekretarz KK PZPR Józef Gajewicz, prezydent m. Krakowa Tadeusz Salwa, pełnomocnik KOK gen. Leon Sulima, sekretarz KK PZPR Władysław Kaczmarek, wiceprezydent m. Krakowa Andrzej Żmuda, członkowie WKO — gen. Marian Zdrzałka i płk Ryszard Dmochowski oraz reprezentujący Zarząd Przedsiębiorstw Komunalnych i Mieszkaniowych dyr. Jerzy Marczewski.

Goście udali się najpierw do Zakładu Taksówek, gdzie zapoznali się z warunkami pracy, efektami ekonomicznymi oraz potrzebami Zakładu. Jako podstawową zreferowano ministrowi brak samochodów, szczególnie dostawczych. Miłym akcentem nadprogramowym było to spotkanie z byłym kierowncą generała Oliwy, obecnym pracownikiem ZTx **Jarosławem Dąbrowskim**.

Następnie udano się do Zajeźdni Tramwajowej w Nowej Hucie, gdzie po zwiedzeniu zakładu, w trakcie którego dochodziło do bardzo bezpośrednich rozmów ministra z pracownikami, miało miejsce

spotkanie z administracyjnym i partyjnym kierownictwem przedsiębiorstwa oraz aktywnym pracownictwem.

W trakcie spotkania dyrektor naczelny **Tadeusz Trzmieł** poinformował gości o strukturze przedsiębiorstwa, efektach eksploatacyjnych i ekonomicznych, podkreślając znaczące osiągnięcia, a także o planach na przyszłość. Przedstawił przy tym trudności i potrzeby. Mówił więc o braku dewizowych części do Berlietów, o gumieniu, o niedoborze paliwa. Pilną potrzebą jest budowa nowej zajezdni autobusowej w związku z istniejącym nadal problemem ekologicznym w Czyżynach.

Przedstawił też dyrektor trudną sytuację w trójce tramwajowej: brak taboru, podstacji trakcyjnych, kabli, konieczność szybkiego modernizowania układu komunikacyjnego Krakowa. Zwrócił się też dyrektor o pomoc w zakresie wymiany taboru osobowego i bagażowego w Zakładzie Taksówek.

Dyrektor Trzmieł wręczył generałowi Oliwie „Odznakę Stulecia Komunikacji Szynowej”.

I sekretarz KZ PZPR **Ryszard Borowski** mówił o pracy zakładowej organizacji partyjnej, jej stanie organizacyjnym i zachodzących zmianach, a także o atmosferze społeczno-politycznej w przedsiębior-

stwie. Podkreślił ścisłą współpracę z dyrekcją, pomoc wojska w trudnym okresie i przychyłność partyjnych i administracyjnych władz miejskich w trakcie zmagania się MPK z niełatwymi trudnościami. Mówił też o pracy organizacji młodzieżowej, o dynamicznie rozwijającym się związku zawodowym oraz poczynaniach zmierzających do powołania samorządu pracowniczego.

Zabierając głos generał Oliwa stwierdził m. in., że jest to jego pierwsza wizyta w tego typu jednostce po objęciu stanowiska ministra, stąd trudno o jakieś porównania, ale biorąc za punkt odniesienia wojskowe komórki transportowe wysoko ocenia funkcjonowanie naszego MPK. Z dużym uznaniem wyraża się o zapleczu socjalnym, ładzie i porządku. „Teren wokół piękny — powiedział — zieleni ładnie utrzymana, to ważne dla kształtowania odczuć estetycznych; tu piątka”.

I dalej: „Jeśli idzie o transport funkcjonujący na ulicach Krakowa, byłem jego użytkownikiem w czasie okupacji i pobytu w szkole podchorążych. Już wówczas podziwialiśmy zabytkowe tramwaje. Budziło to określony sentyment. Zachwycać się można i teraz, ale trzeba patrzeć na potrzeby człowieka dnia dzisiejszego. Zwalaszcza młodzież (Ciąg dalszy na str. 6)



26 maja — Dzień Matki

Wszystkie matki pochylają się nad swoimi pociechami z jednakową troską, wszystkie też zasługują na równy szacunek nie tylko z okazji Ich Dnia. Okazjonalną wizytę mogliśmy jednak złożyć tylko jednej z Nich. Ale bo i powód nietuzinkowy — przyznacie sami przeczytawszy na str. 3 reportaż „Z wizytą u matki trzech MPK-owców”.

Spotkanie z delegatami na I Kongres PRON

W Warszawie obradował w dniach od 7 do 9 maja br. I Kongres PRON. Przedtem trwały spotkania z delegatami na ten Kongres, których z samego Krakowa pojechało 47. Jednym z nich był delegat MPK **Bogdan Kowalczyk**.

Właśnie w dniu 3 maja br. odbyło się w świetlicy biurowca przy ulicy Brożka 3, spotkanie załogi, w tym członków Zakładowej Rady PRON ze swoim delegatem. W spotkaniu tym uczestniczyli również delegaci — wiceprzewodniczący Krakowskiej Rady PRON **Jan Kucharski** i wiceprzewodniczący Dzielnicy Rady PRON — Podgórze **Henryk Winiński**.

Delegat MPK **Bogdan Kowalczyk** zapoznał zebranych z zakresem spraw, jaki pragnie przedstawić na forum obrad Kongresu. Jak więc powiedział, przede wszystkim chciałby poruszyć sprawy, z jakimi zwracają się do nich ludzie podczas cotygodniowych dyżurów. Bardzo często są to sprawy trudne — na przykład mieszkaniowe. Poza tym chce mówić na temat niektórych zarządzeń czy przepisów nie zawsze zgodnych ze zdrowym rozsądkiem. Poruszy problem zagrożenia ekologicznego środowiska krakowskiego — niszczenia zabytków, do czego również przyczynia się nie najlepiej rozwiązana miejska komunikacja. Będzie apelował o ochronę tych zabytków, które są przecież dziedzictwem kultury świata.

owej — o zwołanie sympozjum na temat ich ratowania. Zwrócił się do zebranych o uzupełnienie przedstawionych tematów. (Tekst wystąpienia **Bogdana Kowalczyka** drukujemy oddzielnie).

Wiceprzewodniczący Krakowskiej Rady PRON **Jan Kucharski**, nawiązał (Dokończenie na str. 2)

Głos delegata MPK na I Kongres PRON

(złożony do protokołu obrad)

Jestem przedstawicielem Ogniwa PRON działającego w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Krakowie. Chcę przede wszystkim poinformować o naszej działalności wśród 7,5 tysięcznej załogi. W naszej pracy nie staramy się wchodzić w zakres działania istniejących organizacji politycznych czy społecznych. Zajmujemy się sprawami, na jakie napotykać nasi pracownicy po zakoń-

Bogdan Kowalczyk specjalnie dla »Sygnałów«

W Warszawie zakończyły się trwające trzy dni obrady I Kongresu PRON. Delegaci powrócili już do swoich domów, do zakładów pracy i wyborców. Szczegółowo o obradach donosiła prasa codzienna, słyszało się w radio, oglądało w telewizji. Powrócił też delegat MPK **BOGDAN KOWALCZYK**. Poprosiliśmy go o podzielenie się z czytelnikami „Sygnałów MPK”, wrażeniami z obrad I Kongresu PRON.

W PRON skończyła się tymczasowość. Wśród występujących w dyskusji plenarnej ludzi dało się odczuć głęboką odpowiedzialność za sprawy polskie, za wyjście kraju z kryzysu. Każdy starał się przedstawić jakąś receptę, aby ten okres wyjścia był jak najkrótszy. Wszyscy głęboko, w to co mówili, wierzyli, że jest taka możliwość, a zależy to tylko od tych, którzy w tym RUCHU działają. Chodzi również o to, żeby dożowość OKON-ów przetrwała, żeby PRON nie dał się podporządkować żadnym organizacjom, jak również władzy. Będzie to dla społeczeństwa rekompensacją, że wiele można działać. Chodzi właśnie o zaufanie ludzi do Ruchu. PRON musi sygnalizować o wszystkich sprawach, które są nawet niepopularne dla władzy. Dyskutowano nie tylko na forum Kongresu, na te wszystkie tematy rozmawiano się również w kółkach. Jednego nikt nie podważał, tego, że Polska powinna być krajem socjalistycznym i w tym ustroju należy zrobić wszystko, aby nam Polakom jak najlepiej się żyło. W przeddzień Kongresu brałem udział w spotkaniu Zespołu Nr 7 z ministrem administracji, gospodarki terenowej i ochrony środowiska, generałem dywizji **WŁODZIMIERZEM OLIVĄ** i ministrem budownictwa i (Dokończenie na str. 2)

kami „Sygnałów MPK”, wrażeniami z obrad I Kongresu PRON.

W PRON skończyła się tymczasowość. Wśród występujących w dyskusji plenarnej ludzi dało się odczuć głęboką odpowiedzialność za sprawy polskie, za wyjście kraju z kryzysu. Każdy starał się przedstawić jakąś receptę, aby ten okres wyjścia był jak najkrótszy. Wszyscy głęboko, w to co mówili, wierzyli, że jest taka możliwość, a zależy to tylko od tych, którzy w tym RUCHU działają. Chodzi również o to, żeby dożowość OKON-ów przetrwała, żeby PRON nie dał się podporządkować żadnym organizacjom, jak również władzy. Będzie to dla społeczeństwa rekompensacją, że wiele można działać. Chodzi właśnie o zaufanie ludzi do Ruchu. PRON musi sygnalizować o wszystkich sprawach, które są nawet niepopularne dla władzy. Dyskutowano nie tylko na forum Kongresu, na te wszystkie tematy rozmawiano się również w kółkach. Jednego nikt nie podważał, tego, że Polska powinna być krajem socjalistycznym i w tym ustroju należy zrobić wszystko, aby nam Polakom jak najlepiej się żyło. W przeddzień Kongresu brałem udział w spotkaniu Zespołu Nr 7 z ministrem administracji, gospodarki terenowej i ochrony środowiska, generałem dywizji **WŁODZIMIERZEM OLIVĄ** i ministrem budownictwa i (Dokończenie na str. 2)



Fragment MPK-owskiej kolumny.

Fot. ST. TYRAN

1 MAJA 1983



Wśród dorosłych nie brakło dzieci. Czy poznajecie swoje pociechy?

Spotkanie z delegatami na I Kongres PRON

(Dokończenie ze str. 1)

między innymi do historii PRON, do tworzenia się OKON-ów, które przecież również rozwiązywały i załatwiały wiele nabrańskich i ważnych spraw. Jesteśmy otwarci dla wszystkich, chcemy podjąć każdą rozmowę z tym, kto ma receptę na wyjście z kryzysu. Dodał, że bardzo ważne jest wychowanie całego społeczeństwa w duchu patriotyzmu. Stwierdził, że PRON jest jeszcze w stadium organizacyjnym i dopiero Kongres określi jego miejsce.

W dyskusji poruszono szereg spraw, które powinny wzbogacić program wystąpienia delegata MPK na forum Kongresu, między innymi sprawę pasożytnictwa społecznego, zapytując, kiedy egzekwowana będzie w tym zakresie ustawa. Mówiono o konieczności dalszej społecznej konsultacji, zastanawiano się nad wychowaniem w patriotyzmie młodzieży i dzieci. Na koniec delegatom złożono serdeczne życzenia owocnych obrad.

(M. B.)

Głos delegata MPK

(Dokończenie ze str. 1)

nowione dla uporządkowania i unormowania naszego życia. Czasem są to sprawy trudne, a czasem tak proste, że aż zastanawiają, dlaczego nie są od ręki załatwiane. Tematy do naszej działalności bierzemy z cotygodniowych dyżurów w Przedsiębiorstwie.

Uważamy, że ta dziedzina naszego życia jest zaniedbana i w podstawowej działalności ogni PRON-u jest konieczna.

Bazujemy na naszych najmłodszych pracownikach oraz najstarszych, tych będących na zasłużonych emeryturach. Zbyt krótki jest okres naszego działania, aby mieć trwałe sukcesy, ale praca nasza znajduje zrozumienie wśród załogi i ludzi nam życzliwych.

Szczególną troską otaczamy młodzież, jej problemy i sposób rozpoczynania życia w dorosłym społeczeństwie. Tylko żmudną, rzetelną i codzienną pracą można dokonać gruntownej odnowy moralności społecznej, poszanowania prawa, porządku społecznego i patriotyzmu. I to nie tego efektownego, ale

codziennego, mozolnego i mało widowczego. Ostatnimi laty bardzo dużo w naszej Ojczyźnie dyskutujemy, układamy wspaniałe plany, ale realizacja ich nie jest skuteczna, nie jest też doprowadzona do końca.

Uważam, że uczenie porządku i patriotyzmu musimy zacząć od najmłodszych obywateli. Dotrzeć do nich mogą tylko żarliwi i prawdziwi pedagodzy, o dużym poczuciu odpowiedzialności. Zapłata za to będzie rosnąć na naszych oczach dobre, mądre i nieobojętne pokolenie.

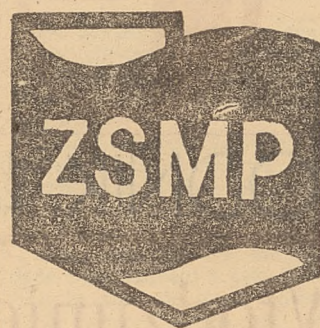
Jestem również przedstawicielem Krakowa. Tego Krakowa, który jest uznany przez cały świat za światowe dziedzictwo kultury. Dużo się robi dla odnowy zabytków, ale jest to niestety usuwanie skutków, natomiast przyczyna tkwi w zbyt nikłej ochronie środowiska. Na to przede wszystkim należy położyć duży nacisk. Na pewno wszystkie aglomeracje miejskie na to cierpią, ale jeszcze raz chcę podkreślić, że właśnie Kraków, a ściślej jego śródmiejska zabudowa uznana została

Sztandar dla organizacji w Podgórzu

Ważne rocznice ruchu młodzieżowego — 40-lecie powstania ZMW i 60. rocznica powstania OMTUR — jakie obchodzimy w roku bieżącym, stały się okazją do szeregu spotkań pokoleń działaczy młodzieżowych.

Podczas jednego właśnie z takich spotkań, w dniu 29 kwietnia br. w hali „Korony” w Podgórzu, przekazany został dzielnicowej organizacji ZSMP sztandar ufundowany przez przemysłowe zakłady Podgórza oraz Komisję Historyczną Ruchu Młodzieżowego.

W uroczystości tej wzięli udział między innymi: władze polityczne i administracyjne miasta i Podgórza, przewodniczący ZG ZSMP Jerzy Jaskiernia oraz działacze organizacji młodzieżowych ZMW, OMTUR, ZMP, ZMS i ZSMP.



Miło nam donieść, że sztandar przekazany został w ręce przedstawicieli najliczniejszej organizacji młodzieżowej z tej dzielnicy — członkom ZSMP z MPK. W skład stałego pocztu sztandaru wchodzi: Maria Jordan z IV Koła ZSMP — ZSP, Barbara Raczek z IX Koła —

ZTS i Jan Adamowicz z XV Koła — ZAW.

Podczas spotkania szereg osób otrzymało odznaczenia, między innymi z MPK: Brązowe Krzyże Zasługi — Krzysztof Lappe z XI Koła ZSMP i Ryszard Łącki z X Koła. Odznaczenia im. Janka Krasińskiego: złotą — były działacz ZMW i ZMP, rencista Tadeusz Cygan, srebrną — były działacz ZMP pracownik ZTO Ryszard Cygan, brązową — wiceprzewodniczący ZZ ZSMP z X Koła w ZTx Adam Gajda. Pięciu osobom przyznano odznaczenia „Za zasługi dla ZSMP”.

Całość uroczystości prowadził Jerzy Iskra z XIV Koła ZSMP przy zarządzie przedsiębiorstwa, a MPK-owska orkiestra dęta dała jej odpowiednią oprawę muzyczną.

(M.B.)

Pod hasłem „Młodzież — Polsce”

Po upływie pół roku od pierwszej „Dekady kół ZSMP” w kraju, o której pisaliśmy w ub. roku na łamach „Sygnałów MPK”, podczas której członkowie Związku poszukiwali sposobów umocnienia wewnętrznej spójności i skuteczności działania, Prezydium ZG ZSMP podjęło decyzję o przeprowadzeniu kolejnej „Dekady” w dniach od 20 do 30 kwietnia br. Wybrany termin wiązał się z siódmą rocznicą powstania ZSMP — wielośrodkowej organizacji młodzieżowej, łączącej młodzież miast i wsi. Druga „Dekada kół ZSMP”, przebiegała więc w miesiącu pamięci narodowej i w okresie ważnych ro-

cznic ruchu młodzieżowego — OM TUR i ZWM.

W drugiej „Dekadzie kół ZSMP” aktywnie uczestniczyła młodzieżowa organizacja z MPK. W ramach jej odbywały się zebrania kół z poszczególnych jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa, podczas których oceniana była aktywność członków i podejmowane nowe formy działania. Między innymi członkowie wszystkich kół spotkali się z byłymi działaczami młodzieżowymi i zwiedzili wystawę obrazującą dorobek MPK-owskiej organizacji młodzieżowej w latach 1948—1983. W ZTH stworzono sekcję Klubu Honorowych Dawców Krwi. Obecnie taka sama powstaje

w ZAP. Również w ZTH przystąpiono do zorganizowania młodzieżowego zespołu muzycznego. W ZTx przeprowadzono zbiórki pieniędzy na szpital — Pomnik Matki — Polki.

Wymieniliśmy zaledwie kilka z młodzieżowych inicjatyw. W sumie jest ich dużo więcej. Wszystkie przesłane zostaną do Zarządu Głównego ZSMP w Warszawie. Dołączą do meldunków młodzieży zbieranych pod hasłem „Młodzież — Polsce”, a napływających z całego kraju i będących świadectwem, że członkowie organizacji ZSMP odrzucają postawę bierności, a kierują się konkretnym działaniem.

(M.B.)

za światowy zabytek. Waleczymy z zacięciem atmosferycznym, ale również należy dążyć do likwidacji komunikacji w śródmieściu. Szczególnie zniszczenia powoduje ruch tramwajowy wokół Plant. Wstrząsy od wozów tramwajowych i spaliny w zastraszający sposób niszczą starą zabytkową zabudowę.

Jeśli jest na to czas i miejsce to chcielibyśmy zaproponować następujące wnioski:

1. Uznając Kraków za światowy unikat zabytkowy, zwołać symposium w celu omówienia istniejących planów ochrony zabytków. Uwzględniając likwidację przyczyn, a nie skutków.

2. Jeżeli całe społeczeństwo z entuzjazmem odpowiadało na apele „Cały naród buduje stolicę”, „1000 szkół na 1000-lecie”, czy „Odbudujemy Zamek Królewski” to może jest pora na hasło „Ratujmy Kraków — dziedzictwo naszej kultury”.

3. Dla szerszego informowania społeczeństwa i dla zapoznania się z jego opinią należy organizować systematyczne spotkania z władzami miasta i osobami odpowiedzialnymi za określone dziedziny naszego życia. Spotkania

te miałyby określoną tematykę znaną wcześniej społeczeństwu i odbywałyby się na łamach lokalnej prasy lub w telewizji.

4. Należy zwrócić się do władz, aby opracowały modele przepływu informacji na linii władza — społeczeństwo i odwrotnie. Przez ankietowanie, kontakty telefoniczne, łamy prasy itp.

5. W przyszłej uchwale wyborczej musi być jasno postawiona sprawa, w jaki sposób posłowie i radni będą zdawać relacje ze swojej działalności oraz to, czy przekazywali opinie wyborców w wystąpieniach lub interwencjach. Zdać sobie sprawę, że to na dzisiaj się robi, ale niemniej jednak niewystarczająco.

Kończąc to moje wystąpienie, w którym zasygnalizowałem tylko parę tematów naszego, jakże skomplikowanego, życia, życzę naszemu ruchowi i wszystkim sympatykom, aby plany i zamierzenia zostały jak najszybciej do końca zrealizowane.

Tego oczekuje od nas przyglądająca się i milcząca większość społeczeństwa. Uwiarygodnijmy nasze działania i nasze miejsce w życiu społecznym.

Bogdan Kowalczyk specjalnie dla »Sygnałów«

(Dokończenie ze str. 1)

przemysłu materiałów budowlanych, STANISŁAW KUKURYKA. Postawiłem dwa pytania, na które otrzymam pisemną odpowiedź. Moje pytania brzmiały: „Czy Ministerstwo podejmie ochronę środowiska w Krakowie z funduszy centralnych i kiedy zostanie przyłączone do województwa miejskiego krakowskiego miasto i gmina Miechów jako zaplecze żywnościowe dla Krakowa”.

Nie poruszałem spraw MPK, między innymi przydziału taboru, ponieważ kilka dni wcześniej minister administracji gospodarki terenowej i ochrony środowiska, generał dywizji Włodzisław

mierz Oliwa gościł w MPK i problemy naszego przedsiębiorstwa zostały mu przedstawione.

W pierwszym dniu obrad Kongresu zgłosiłem się do dyskusji. Ponieważ nie starczyło dla wszystkich chętnych, którzy chcieli zabrać głos czasu, moje wystąpienie złożyłem do protokołu na piśmie, co zgodnie z decyzją Kongresu traktowane jest na równi z przemówieniami wygłoszonymi i będzie publikowane w stenogramie Kongresu.

Za rozmowę „na gorąco” delegatowi z MPK na I Kongres PRON, w imieniu własnym i czytelników serdecznie dziękujemy.

(M. B.)

„Sześć lat służyli w wojsku... Staszek dwa lata, Rysiek dwa i Tadziu też dwa...” A ile lat pracują już w MPK? Pani Krystyna zaczyna liczyć... „Najstarszy syn 14 lat, średni 11, a najmłodszy...” „Ja też już 11 lat pracuję...” — odpowiada matce najmłodszy syn Tadeusz. „Razem więc pracują już 36 lat. A jakby tak dodać 24 lata pracy męża i moich 5, to wyjdzie aż 65 lat naszej pracy w MPK”.

„Pochodzę z Sandomierskiego — opowiada o sobie pani Krystyna Murzyn. Miałam 17 lat jak przyjechałam do Krakowa. Rozpoczęłam pracę. Później wyszłam za mąż. Przychodziły na świat dzieci, a ja po trzymiesięcznym urlopie macierzyńskim wracałam do pracy. Właśnie w tym czasie pracowałam w MPK. Naszych synów chowaliśmy z mężem sami. Nie korzystaliśmy ani ze żłobka, ani z przedszkola. Nikt z rodziny nam nie pomagał. Pracowałam na noc jako konduktorka, specjalnie prosiłam o te noce. Mąż też był konduktorem, pracował w dzień. Kiedy ja przychodziłam do domu, to on wychodził do pracy. Pracowałam jeszcze jakiś czas po urodzeniu najmłodszego, ale... nie dawałam już rady i zmieniłam pracę na chałupniczą. Później, kiedy ich odchowaliśmy, wróciłam do pracy, ale już nie do MPK, a mąż pracował tam dalej, aż do śmierci do 1976 roku. To był dobry człowiek, mąż i ojciec i taki oddany przedsiębiorstwu. Zaczynał od konduktora, uczył się, awansował, otrzymywał dyplomy, medale... Nie było nam łatwo. Zaczynaliśmy od przysiółkowego zera. Mieszkaliśmy tylko w jednym pokoju, w starym budownictwie. Uważam, że w ogóle w latach 50. i 60., było ludziom w Polsce trudniej żyć niż teraz”.

„Była dla nas troskliwa, dobrą, czuła matką i taką jest do dziś. Ojciec trzymał nas krótko. Uznawał żelazną dyscyplinę, ale, że jestem właśnie

Matka trzech MPK-owców



Od lewej: Stanisław Murzyn, Krystyna Murzyn i Tadeusz Murzyn.

taki, a nie inny, zawdzięcam to temu, jak nas w domu chowano, między innymi stosowanej przez ojca dyscyplinie” — mówi najstarszy z synów Stanisław, noszący to samo imię, co nieżyjący już ojciec.

„O najstarszym z moich synów, 29-letnim Stanisławie, to wiadomo było już w szkole podstawowej, że pójdzie za ojcem do MPK. Ryszard, młodszy o rok, wybrał Technikum Łączności, ale po dwóch latach przeniósł się do ZSZ MPK. Co do najmłodszego, dziś 25-letniego Tadeusza, to mieliśmy nawet zamiary, aby poszedł do szkoły plastycznej,

bo w tym kierunku ma zdolności, ale mąż zdecydował, że pójdzie tak jak starsi synowie również do ZSZ MPK, w niej przynajmniej zdobędzie konkretny zawód” — opowiada matka.

I tak zostali elektrykami, a później ukończyli jeszcze kursy dla kierowców, bo któryś z młodych chłopców nie marzy o tym, aby wóz prowadzić. Czasem marzenia się ziszczają i tak dwóch starszych braci pracuje w Zakładzie Taksówek — właśnie jako kierowcy. Najmłodszy pozostał wierny zawodowi, jakiego wyuczył się w ZSZ i jest bry-

gadzystą na zapleczu Zakładu Autobusowego na Woli. Czy żałuje, że nie poszedł do szkoły o kierunku plastycznym? „Ależ skąd, bardzo lubię swój zawód. Pewnie, że praca nielekką, ale też zarobki nieźle. Nie zmieniłbym jej za nic” — mówi pan Tadeusz Murzyn. „Ja swojej również” — wtrąca starszy brat Stanisław.

„A »żle« to teraz w MPK mają... To nie to, co dawniej. Buty, ubrania dostają. I to jakie — jak do ślubu... — śmieje się mama. Pamiętam, jakie ja buty otrzymałam... Takie filcowe, wysokie, a płaszcz konduktorski sięgał mi do ko-

stek. Ani się w tym ruszyć, a w wozie było zimno tak bardzo, że trudno się wytrzymać. Teraz to w wozach ciepłutko. A wynagrodzenie... Tramwaj przedtem płacił bardzo mało. Obecnie jak kto tylko chce zarobić, to może. Przecież wszyscy moi synowie nieźle zarabiają”.

A synowie chcą zarabiać, bo każdy z nich założył już własną rodzinę. Mają żony, dzieci. Pani Krystyna cieszy się gromadką siedmiorga wnucząt, z których najstarszy Rafał, syn Ryszarda, chodzi już do pierwszej klasy szkoły podstawowej. Synowie poszli z domu. Każdy jest już na swoim. Matka została więc sama. Dotąd praca zawodowa wypełniała jej czas, ale teraz choruje na serce, prawdopodobnie przejdzie na rentę. Będzie więc miała dużo czasu. A jakoś to będzie, jak mówi, a najmłodszy z żoną i dziećmi mieszka tylko ulicę dalej.

Wizyta u pani Krystyny, Murzynowej przedłuża się. Oczekujemy na trzeciego syna, który jakoś nie nadchodzi.

„Widocznie nie przyszedł zmiennik i Rysiek nie może wyjść z pracy, zapewnił mnie, że przyjdzie do mamy” — usprawiedliwia brata Stanisław.

Szkoda. Na rodzinnym zdjęciu, które zamierzamy zrobić, brakuje będzie jednego syna. Tego, z którym kiedyś matka miała najwięcej kłopotu, bo będąc dzieckiem poważnie chorował, ale który teraz jest, jak sama mówi, najprzystojniejszym z jej synów. Nie doczekaliśmy się pana Ryszarda Murzyna. Podziękowaliśmy więc za gościnę i wyszliśmy.

Z okazji Święta Matki, na ręce pani Krystyny Murzyn, matki trzech pracujących w MPK synów, składamy wszystkim naszym Czytelnikom — matkom, serdeczne życzenia zdrowia, zadowolenia z dzieci i wszelkiej nomyślności.

MARIA BUBACZEWSKA

Nasi racjonalizatorzy znajdują uznanie, ale gdzie indziej



Stanisław Fraś

Zarząd Oddziału Krakowskiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji przysłał następujące pismo:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie
na ręce Dyrektora, kol. mgr inż. TADEUSZA TRZMIELA
oraz
Przewodniczącego KZ SITK, kol. mgr inż. ANTONIEGO KADZIOLKI

W imieniu Prezydium Oddziału Krakowskiego SITK, składamy serdeczne gratulacje z powodu zdobycia przez Waszych pracowników — kolegów: KAZIMIERZA SABALĘ — nagrody III stopnia oraz STANISŁAWA FRASIA — wyróżnienia honorowego, w ogólnopolskim jubileuszowym X konkursie w dziedzinie poprawy warunków pracy.

Sukces ten świadczy dobitnie, że sprawy warunków pracy, BHP oraz wynalazczości i racjonalizacji pracowniczej są nie tylko postawione na właściwym poziomie przez Dyрекcję oraz kadrę inżyniersko-techniczną, ale docenia się ich szczególną wartość i korzyści dla załogi i przedsiębiorstwa.

Prosimy o przekazanie również laureatom naszych najlepszych życzeń dalszych sukcesów.

Z koleżeńskim pozdrowieniem

Za Prezydium

(—) mgr MARIAN SZELIŃSKI
Przewodniczący

(—) inż. ADAM ZANOWSKI
Sekretarz



Kazimierz Sabala

W konkursie BHP-owskim, zorganizowanym przez krakowski Oddział NOT, dwa trzecie miejsca przypadły pracownikom MPK: Kazimierzowi Sabale z ZNT i Stanisławowi Frasiowi z ZAB. Pierwszy otrzymał je za „urządzenie do przewożenia obręczy kół jezdnych wagonów 102N i 105N”, drugi za „urządzenie do usuwania osadu ze studzienek kanalizacyjnych i osadników”. Dyplomy i nagrody po 4 tysiące złotych, racjonalizatorzy otrzymali od krakowskiego Oddziału NOT w kwietniu bieżącego roku.

Na marginesie tej krótkiej informacji, chcielibyśmy bliżej przedstawić naszym Czytelnikom sylwetki dwóch racjonalizatorów.

Kazimierz Sabala jest ślusarzem taboru szynowego. Zawód ten zdobył w Przyzakładowej ZSZ MPK. Jest jeszcze człowiekiem młodym, ma 27 lat i na

koncie, jak mówi, 10 zakupionych i wdrożonych przez przedsiębiorstwo wniosków racjonalizatorskich. Ten, za który otrzymał teraz nagrodę w krakowskim Oddziale NOT jest typowo BHP-owski. Bez podstawy zabezpieczającej można przewozić na wózku powyżej 3 obręcze do kół i to zachowując odpowiednie środki ostrożności. Z podstawą zabezpieczającą można przewozić bezpiecznie nawet do 15 sztuk. Kierownictwo ZNT zakupiło u Sabalę prototyp wynalazku i na tym się skończyło, a obręcze jak się dawniej woziło, tak się je nadal wozi. Według obliczeń Sabalę, takich zabezpieczających podstaw w ZNT powinno być ze 12, ale... U nas w Zakładzie nie prowadzi się kontroli czy wnioski zakupione zostały później wdrożone. A warto by zainteresować się nawet tymi starymi, powyciągać je i zwrócić na

nie uwagę. Na pewno znalazłoby się wśród nich wiele cennych i przeważnie wszystkie BHP-owskie. Gdyby nie Dział Postępu Technicznego, w którym uznano mój wniosek za ciekawy i przestano go do Krakowskiego Oddziału NOT, spotkałby go los wielu innych, którymi nikt się nie interesuje”.

Słowa tego racjonalizatora pozostawiam bez komentarza.

Stanisław Fraś jest z zawodu monterem CO i pracuje w kotłowni ZAB. Ten nagrodzony przez krakowski Oddział NOT jest drugim projektem 32-letniego racjonalizatora. „Tylko dla czego chcecie o tym pisać, przecież ja nic takiego nie wymyśliłem. Takie pompy są znane. Przystosowałem tylko zmienione łopatki i silnik umocowałem na stałe z regulacją naciągu paska pompy. Co pół roku trzeba czyścić osadniki w myjni, a to piasek, olej... Robota

brudna i z tydzień trzeba ją robić. Jedna osoba też nie jest w stanie jej wykonać. W tym czasie autobusy oczywiście z myjni korzystać nie mogą. No i właśnie konieczność zmusiła mnie do tego, żeby pomyśleć i coś zmienić. Teraz czyszczenie osadników będzie łatwiejsze i krócej trwało, a pompa przydała się również przy awarii rurociągu w Zajezdni. Wyciągała wodę łącznie z osadem”. Pan Fraś pokazuje przerobioną przez siebie pompę. Czy myśli jeszcze o innych ulepszeniach w narzędziach pracy? „Mam pewne plany... — mówi. Będę robił wiertarkę do blachy. Nie będzie trzeba, jak teraz, grać palnikiem i młotkiem klepać. Wiertarką będzie łatwiej i szybciej”.

Nagrodzonym racjonalizatorom gratulujemy, składając im równocześnie życzenia realizacji kolejnych udanych pomysłów. (M.B.)

Rytmika działania daje rezultaty

Jak każda wyjazdowa operatywna tak również i ta, która odbyła się w dniu 5 maja br. w ZAB, rozpoczęła się sprawozdaniem z działalności Zakładu w roku 1982, przedstawionym przez kierownika Leszka Rumiana.

Padły więc cyfry, wskaźniki wykonania wozokilometrów, gotowości technicznej, zjazdów z linii, co w sumie dało wykonanie zadań Zakładu w ub. roku ponad założony plan. Pierwsze cztery miesiące pracy Zakładu w br. przyniosły zmniejszenie ilości godzin nadliczbowych przypadających na jednego kierowcę, o połowę mniej jest strata kursów ale również zmniejszyło się zatrudnienie zarówno w grupie kierowców, co zresztą odzwierciedlało się już w roku ubiegłym, jak i w grupie pracowników zaplecza. Na taki stan rzeczy wpłynęło, jak twierdzi kierownik Leszek Rumiński, przekazanie części pracowników do nowo powstałej Zajezdni w Płaszowie, powołanie młodych ludzi właśnie teraz, na wiosnę, do odbywania zasadniczej służby wojskowej, zwolnienia z przedsiębiorstwa. Gdyby niedobór pracowników zaplecza utrzymał się, może ucierpieć na tym stan techniczny taboru. Jeżeli chodzi o kierowców, to liczba, która przychodzi do pracy za wolne, waha się w granicach 50 procent tych, którym się te dodatkową pracę oferuje. Brak kierowców utrudnia wykonywanie planu. Kierownictwo ZAB widzi ratunek w dwurazówkach.

Jeżeli chodzi o wypadki przy pracy, to uderzają one na tym samym poziomie, co w analogicznym okresie roku ubiegłego, a więc jest ich już cztery.

W ubiegłym roku na terenie Zajezdni przeprowadzono między innymi remont wszystkich bram hal postojowej, myjni, kotłowni, oświetlenia kanałów. Urukowiona została filia stołówki. Wykonano modernizację stacji paliw.

Problemy nekające kierownictwo i załogę są takie same jak w roku ubiegłym. Prócz wymienionych braków w zatrudnieniu są kłopoty z silnikami, zawieszaniem, z jakością regenerowanych części w ZAW i ogumieniem. Brakuje opon do Berlietów i Ikarusów. 30 procent posiadanych opon oddano do bieżnikowania. W okresie zimowym były kłopoty z prodiolom, złą jakością węgla. Nadal są z wywozem zużytych opon i ziomu.

Do spraw utrudniających pracę zalicza się wymagania działów ekonomicznego i plac, które zmuszają do robienia nadmiernych ilości różnego rodzaju sprawozdań, zaś w pionie ruchu układanie rozkładów jazdy na soboty, niedziele i wolne od pracy dni. Proponuje się zmianę opłat, szczególnie za przejazdy strefowe oraz ogłaszanie ich również na słupach przystankowych. Porusza się sprawę nieodpowiednich zapleczy na końcówkach komunikacyjnych między innymi przy Dworcu Głównym, apeluje o wprowadzenie dłuższych przerw dla kierowców między jednym a drugim kursem.

Sekretarz POP w ZAB Andrzej Rzepecki informuje zebranych między innymi o stanie i składzie organizacji partyjnej w Zakładzie, o zdecydowanej poprawie warunków socjalno-bytowych załogi i BHP, a także o walce z pijactwem i marnotrawstwem materiałów.

Przewodniczący VIII Koła ZSMP i równocześnie przewodniczący Komisji Rady Pracowniczej w Zakładzie Kazimierz Pawlik mówi o pracy organizacji młodzieżowej, podejmowaniu całego szeregu inicjatyw, między innymi udział w różnych rozgrywkach sportowych, pracy przy kasacji autobusów, spotkaniach z ciekawymi ludźmi itp. Stwierdza, że największym problemem ludzi młodych jest brak mieszkań.

Przewodniczący Oddziałowej Rady NSZZ Antoni Batko potwierdza słowa sekretarza POP o otoczeniu opieką socjalną pracowników i ich rodzin, walce z pijactwem i marnotrawstwem. Zwraca uwagę na zbyt niski do podziału fundusz na zapomogi. Proponuje za pracę podejmowaną za wolne socjalne płacić kierowcom osobno na przykład każdego 5-go w miesiącu, a nie wliczać tej sumy, jak to jest do dziś stosowane, do zasadniczych pobrań. Wysuwa wniosek, aby na wybieżki organizowane w Zakładzie, każdy z kierowców zaoszczędził w miesiącu po dwa litry paliwa.

Zabierając głos uczestniczący w naradzie.

Zastępca dyrektora ds. komunikacji autobusowej Stanisław Kowalczyk ocenia pracę ZAB w ub. roku jako rytmiczną i prawidłową. Uważa za konieczne prowadzenie systematycznych rozmów z załogą na temat sytuacji, jaka jest w zakresie zatrudnienia i zjednywania sobie jej dla realizacji zadań.

I sekretarz KZ PZPR Ryszard Borowski stwierdza, że w Zakładzie jest teraz większa dyscyplina. Za godny przykład do naśladowania uważa to, że załoga ZAB po-

trafi ocenić, kto postępuje źle, a kto dobrze. Zabezpieczenie Zakładu jego zdaniem jest bardzo dobre. Chodzi jeszcze o pełniejszą informację na temat podejmowanych decyzji. Powinna ona być dostępna dla każdego, przez wywieszanie chociażby list w gablotach. Jeżeli chodzi o zapomogi, to uważa, że dla naprawdę potrzebujących pieniądze muszą się znaleźć.

Przewodniczący ZZ ZSMP Władysław Michalski chwali za pełną inicjatywę działalność VIII Koła w ZAB. Stwierdza, że „od lat to Koło w naszej organizacji należy do najlepszych”. Cieszy fakt, że właśnie młodzież nasza organizuje w tym Zakładzie samorząd pracowników.

Dyrektor naczelny Tadeusz Trzmiel mówi między innymi o adaptacji młodego pracownika, szczególnie kierowcy, motywacjach do pracy, wdrażaniu reformy gospodarczej, programie oszczędnościowym, rozpiętości stawek osobistego zaszeregowania.

Na ostatnią z poruszonych przez dyrektora spraw, kierownik Leszek Rumiński odpowiada, że systemy motywacyjne działają w ZAB dobrze. Na zapleczy premie — nagrody za wykonanie dodatkowych zadań, a rozpiętość stawek płacowych, to problem młodych pracowników, przeważnie kierowców, którzy mają te stawki niższe. W ciągu czterech lat pracy nowy kierowca może dojść do najwyższej stawki. Chodzi więc tylko o ukazanie „krótkości” tej drogi.

Zastępca dyrektora ds. ruchu Marian Dudek stwierdza znaczną poprawę w eksploatacji taboru z ZAB. Znacznie mniejszą ilość póź-

nych wyjazdów. Sprawa zapleczy komunikacyjnych. Na przykład, jakimś łączy się z ciami czy przebiegiem, nie było. Zastępca dyrektora podaje też niektóre sprawy adaptacją pomieszczenia dla kobiet w trzecim kwartale, okresie międzydziesięciu, modernizacji nie zdała egzaminu nową, znaną etapie projektowania, zakupione szyn i zakupione zostały zrealizowane.

Zastępca dyrektora niczych wyzysk wczasach i kolon na nie, jakie posiada, a także o szkieletowym, które br. ma szansę MPK-owska spólniowa.

Główny księgowy Michał Jajka przeanalizować ewentualnego oszczędności.

Ocena pracy myślnie. W ub. wyjątkowa rytmika wyników pracy pierwszych miesięcy, a wyrokować, rzej.

MARIA

Wszyscy kierowcy zapewne już wiedzą o uchwalonej na początku lutego br. ustawie pn. „Prawo o ruchu drogowym”, która będzie obowiązywać od 1 stycznia 1984 roku. W nowej ustawie, która zastąpi obowiązujący od przeszło 20 lat kodeks drogowy, uwzględnione zostały zarówno nasze polskie doświadczenia i potrzeby wynikające z lawinowo narastającego od lat 70. ruchu na drogach, jak również obowiązujące obecnie przepisy międzynarodowe.

Prace nad tym bardzo ważnym unormowaniem prawnym trwały bez mała 6 lat. W tym czasie do pierwszej wersji „Prawa” z roku 1977 wniesionych zostało wiele istotnych poprawek. W dyskusji i redagowaniu „Prawa” wziął udział oprócz specjalistów szeroki aktyw społeczny, a więc należy przypuszczać, że wybrano rozwiązania najlepsze z możliwych, które w wyraźny sposób powinny się przyczynić do poprawy bezpieczeństwa na drogach, zmniejszenia liczby wypadków, która w ostatnich tygodniach przybrała alarmujące rozmiary, oraz ich ofiar.

Czy te przypuszczenia się sprawdzają, trudno przewidzieć. Już dziś wiadomo, że nie wszystkie wątpliwości udało się twórcom „Prawa” rozwiązać. Ale przecież stworzenie idealnego kodeksu ruchu jest praktycznie niemożliwe. Nie da się całkowicie pogodzić interesów bezwzględnie wszystkich użytkowników dróg publicznych. Piesi wyobrażają sobie ruch nieco inaczej niż siedzący za kierownicą, a ci jeszcze inaczej niż rowerzyści. Niektóre zmiany mają więc już teraz wrogów, ale, podkreślimy to jeszcze raz, były absolutnie konieczne.

Warto wiedzieć, że w roku 1961, kiedy wprowadzono w życie poprzednią ustawę o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych, w Polsce jeździło ok. 1,3 mln samochodów i motocykli. W połowie ub. roku było już zarejestrowanych 5,7 mln samochodów, nie licząc motorowerów, rowerów i wozów konnych, które też zwiększają ilość i niebezpieczeństwo na drogach. W tej sytuacji trzeba było uściślić wiele przepisów oraz zaostriżyć zasady podporządkowania się obowiązującym ustaleniom, gdyż pogorszenie się bezpieczeństwa ruchu spowodowane

zostało nie tylko wzrostem liczby użytkowników dróg, ale także dużym obniżeniem się dyscypliny społecznej, nagminnym nieposzanowaniem przepisów kodeksu drogowego. Jak mówią statystyki, przeszło połowa wypadków jest wynikiem łamania tych przepisów. Trzeba było wreszcie dostosować nasze zasady ruchu do postanowień międzynarodowych, wynikających z podpisania przez Polskę Konwencji Wiedeńskiej z 1968 r. o ruchu drogowym oraz o znakach i sygnałach drogowych.

I tak przepisy nieżywcio, zdezaktualizowane i nieprecyzyjne, jakich w obecnym kodeksie nie brakuje, w „Prawie o ruchu drogowym” zastąpiono nowymi. Zmian jest sporo i trzeba się będzie z nimi wnikliwie zapoznać systematycznie, gdyż z dnia na dzień trudno będzie się wy-

śluga starych przepisów, dziś chcielibyśmy przekazać naszym Czytelnikom tylko niektóre ogólne dane o zmianach, które pod koniec roku, gdy nowe przepisy, zasady ruchu będą już bliskie praktyce, postaramy się omówić bardziej wnikliwie.

Zacznijmy od początku: w przepisach ogólnych (art. 1, ust. 3) nowe prawo stwierdza: „Przepisy ustawy stosuje się również do ruchu odbywającego się poza drogami publicznymi, jeżeli wymaga tego konieczność uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa tego ruchu”.

Stwierdzenie to ostatecznie usuwa wszelkie wątpliwości, w jaki sposób mają być uregulowane zasady ruchu np. na drogach osiedlowych, terenach fabryk i oczywiście naszych zajezdni.

Wiele dyskusji wywoływała do-

nie do przewozu więcej niż dwunastu osób łącznie z kierowcą; autobus połączony za pomocą przegubu z przyczepą w sposób umożliwiający bezpośrednie przechodzenie z autobusu do przyczepy, nazywa się autobusem przegubowym”.

„Pojazd uprzywilejowany — pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie; określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane sił zbrojnych lub Milicji Obywatelskiej, wysyłające dodatkowo czerwone światło błyskowe”.

„Kierujący — osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi zorganizowaną grupę

warunki i sytuacje zmieniają się na drodze”.

W przepisach ogólnych pny conych ruchowi drogowemu, duje się zasada o bardzoownym znaczeniu społecznym, dotyczy osób niepełnosprawnych i przyznanych im udog, przy czym liczy się w tym, pisie nie tylko posiadanie upośledzonego formalnyobsprawnień, ale także uzasadniona potrzeba do skorzystania zznkich uprawnień. Art. 5, we mówi:

„Inwalida posiadający w nienie do kierowania w, al inwalidzkim lub pojazdemle mochodowym może nie stu, się do niektórych znakówdrogowych, dotyczących wjazdu lub postoju, w zab i na warunkach ustalonych przepisach szczegółowych, tu pis ten stosuje się równa

zbyć wieloletnich nawyków. Do najważniejszych zmian należy zaliczyć m. in. jednoznaczne określenie obszaru zabudowanego, co pozwoli licznym kierowcom uniknąć dyskusji z organami kontrolnymi, obowiązkiem zapinania pasów poza obszarem zabudowanym, używanie świateł mijania, parkowanie samochodów osobowych czterema kołami na chodnikach, przyznanie pierwszeństwa na rondzie nadjeżdżającym z prawej strony, przyznanie na przejściach pierwszeństwa pieszym, ale pod warunkiem, że nie mogą wracać bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem, dla nas jednak, pracowników komunikacji miejskiej, najistotniejsze jest chyba przyznanie szczególnych ułatwień autobusom miejskim włączającym się do ruchu.

Ponieważ do czasu wejścia w życie nowego „Prawa o ruchu drogowym”, którego tekst został opublikowany w „Dzienniku Ustaw” nr 6 z 11 lutego br., pozycja 35, pozostało jeszcze przeszło 7 miesięcy i w tym okresie będziemy nadal jeździć we-

tychczas zasada ograniczonego zaufania, która ma ogromne znaczenie przede wszystkim dla wymiaru sprawiedliwości. Obecnie została ona sformułowana w sposób następujący (art. 3):

„Uczestnik ruchu i osoby znajdujące się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego zachowania”.

Autorzy nowego prawa drogowego dążyli do jak najdalej posuniętej jednoznaczności użytych określeń. Oto (wg art. 4, ust. 1) niektóre określenia i ich znaczenie:

„Pas ruchu — każdy z dłuższych pasów jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nie oznaczony znakami drogowymi”.

„Obszar zabudowany — obszar oznaczony specjalnymi tablicami miejscowości, określonymi w przepisach o znakach drogowych”.

„Autobus — pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyj-

pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie”.

„Kierowca — osoba uprawniona do kierowania pojazdem silnikowym”.

„Postój pojazdu — unieruchomienie pojazdu nie wynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego trwające dłużej niż jedną minutę”.

„Ustąpienie pierwszeństwa przez kierującego pojazdem — powstrzymanie się od jazdy, jeżeli jazda mogłaby zmusić kierującego innymi pojazdami do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości jazdy, a pieszych — do zatrzymania się, zwolnienia kroku lub jego przyspieszenia”.

„Niedostateczna widoczność — widoczność występująca od zmierzchu do świtu, a także w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza od świtu do zmierzchu”.

„Szczególna ostrożność — ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie uczestnika ruchu na

kierowców przewożących używają trudności ruszaniu się”.

Kierowców pojazdów powoływających się przede wszystkim na miejsce zainteresować musi, że przepisy o ruchu pieszych fragment przepisu (art. 10 k 7), którego przestrzegania w prawo wymagać od pieszych Zabrania się:

1. Wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściach dla pieszych, bliżej pojazdów lub innej przeszkody ograniczającej widoczność w prawo.

2. Przechodzenia przez jezdnię w miejscach o niedostatecznej widoczności drogi.

3. Zmniejszenia prędkości zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przejeżdżania przez jezdnię lub skosko.

4. Przebiegania przez jezdnię publiczną z wysepką dla pieszych, która łączy się z ulicą dla pieszych, przed przystanku i z przystanku

„Prawo o ruchu drogowym”

Jesteśmy bodajże w czołówce krajów ze świetnymi ustawami o ochronie zabytków, środowiska naturalnego, ostatecznie doszły do tego ustawy i rozporządzenia antyalkoholowe. Tylko co z tego wynika? Środowisko naturalne w wielu miejscach kraju trudno już nazwać naturalnym, raz po raz opinia publiczna bulwersowana jest wiadomością o kolejnych próbach uszczuplenia zabytków kultury materialnej. Alkoholizm czy też „tylko” pijaństwem bulwersować nikogo nie trzeba. Piją prawie wszyscy, prawie wszędzie i... prawie wszystko, nawet to, co o procenty alkoholowe można tylko podejrzewać. Wszyscy pamiętamy dantejskie sceny pod sklepami monopolowymi parę lat temu, potem kartki na alkohol. Mimo tych ograniczeń, mimo wysokich kar meliny pękały w szwach. Kieszonki meliniarzy zresztą też. Mimo wielu obostrzeń i braków nie spotkałam przyjęcia gdzieś brakioby alkoholu. Od dawna trzeźwość i abstynencja w pracy stała się sloganem, a powiedzenie „kto nie pije ten kapuje” utrudniło życie niejednemu. Picie w zakładach pracy zaczynało się już w momencie przekroczenia jego bram. Na początku trzeba było się „wkupić”, potem już jakoś leciało. Na uparte go to i brak okazji może być okazją. Tak naprawdę to nigdy w zakładzie pracy nie było wolno pić, kto by się jednak tym przejmował? Byłe nie widział przełożony — i to zwykle nie o bezpośredniego przełożonego chodziło, ten najczęściej wiedział i dobrze było jeżeli nie pił pospół. Pito więc prawie wszędzie i prawie oficjalnie. „Wybrani” — elegancko, na

spotkaniach — także ludzi dobrej roboty i towarzyszy trzeźwości; pozostali — jak po padło, przy złej pogodzie najczęściej w szatniach i zakamarkach zakładów, na stojąco i bez zagrychy. Ustawą nr 230, z dnia 26 października 1982 postanowiono przerwać ten „wesoło zachwiany” krag. Ustawa między innymi mówi także, iż plan sprzedaży na każdy rok powinien być dostosowany do zadań ograniczenia spożycia napojów alkoholowych. Inny artykuł tejże ustawy mówi, że ceny napojów alkoholowych powinny

okazji coś tam na tę wódkę ukradnie, gdy zabraknie pieniędzy. Oczywiście można się z tym stanowiskiem nie zgadzać, ale nie należałoby go też lekceważyć. Pozostawmy jednak omawianie ustawy w całości. Zajmę się natomiast szczegółowo tymi jej punktami, które dotyczą zakładu pracy, na tej bowiem podstawie w MPK sporządzone pismo, którego treść brzmi: „Na podstawie ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi Dz. U. nr 35 z 1982 r., poz. 230 podaje do wiadomości, że:

w czasie pracy. Okoliczności stanowiące podstawę decyzji powinny być podane pracownikowi. 4. Uprawnienie kierownika jednostki komórki organizacyjnej, o którym mowa w punkcie 3 przysługuje rewidentom Działu Rewizji Gospodarczej oraz Zarządowi Gospodarki Mieszkaniowej. 5. Kierownik jednostki (komórki) organizacyjnej, który wydał decyzję o niedopuszczeniu pracownika do pracy ma obowiązek — na żądanie pracownika — zapewnić przeprowadzenie badania jego stanu trzeźwości.

cza do sprzedaży, podawania lub spożywania napojów alkoholowych na terenie przedsiębiorstwa, jak również powziawszy wiadomość o sprzedawaniu, podawaniu lub spożywaniu na terenie przedsiębiorstwa takich napojów, nie podejmie prawem przewidzianego postępowania, podlega karze pozbawienia wolności do lat 2, ograniczenia wolności albo grzywny.

10. Zobowiązuje się wszystkich pracowników przedsiębiorstwa do przestrzegania tego pisma.

11. Zobowiązuje się wszystkich kierowników jednostek i komórek organizacyjnych przedsiębiorstwa do zapoznania podległych pracowników z treścią niniejszego pisma m. in. przez wywieszenie na tablicy ogłoszeń”.

Jak więc widać koniec z pobażaniem dla pijaków, teraz za picie w przedsiębiorstwie będą odpowiadali nie tylko oni, ale także odpowiedzialni za nadzór nad nimi. Wprawdzie w MPK nie czekano bezczynnie na uchwałę, wyrwkowe kontrole w bramach i na stanowiskach pracy były przeprowadzane, tyle, że bez oparcia o uchwałę. U „góry” zrobiono chyba wszystko, by zapobiec już nie pijaństwu, ale picciu alkoholu. Czy jednak znajdzie to w pełni zastosowanie zależnie będzie od dołów. Prawdopodobnie, dołąd nie nauczymy się „obchodzić” uchwały będzie ona skuteczna. Podobno jesteśmy pojejni i może wcześniej nauczymy się „pić kulturalnie”? Może. Chociaż? Potrafimy być także uparci — przeważnie nie tam jednak, gdzie powinniśmy.

FILOMENA SERWIN.

Koniec z pobażaniem dla pijaków!

być ustalone na poziomie wyższym, wyprzedzającym dochody ludności. Zaczęłam od tych dwóch problemów, ponieważ mam nieco inne zdanie. Sądę, że fakt ograniczenia sprzedaży wysokoprocentowych alkoholi nie będzie oznaczał wcale mniejszego spożycia, jest bowiem jeszcze chyba niemożliwa do ujęcia statystycznego produkcja nielegalna. Nawet bardzo wysokie kary nie będą w stanie wyeliminować tego zjawiska, zawsze znajdą się ryzykanci. Nie odstraszą potencjalnych nabywców także wysokie ceny, bo ten, co kupuje parę razy w roku to i tak kupi, a ten co kupuje ciągle, kupi bez względu na cenę — no, może jeszcze przy

1. Sprzedaż, podawanie, spożywanie i wnoszenie na teren przedsiębiorstwa napojów alkoholowych jest zabronione. Dotyczy to również stołówek i bufetów.

2. Osoby posiadające przy sobie napoje alkoholowe, przed wejściem na teren przedsiębiorstwa, mają obowiązek przekazania ich do depozytu pod rygorem niewpuszczenia bądź usunięcia z terenu przedsiębiorstwa.

3. Kierownicy jednostek (komórek) organizacyjnych przedsiębiorstwa mają obowiązek niedopuszczenia do pracy pracownika, jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że stał w stanie po użyciu alkoholu, albo spożył alkohol

6. Kto sprzedaje lub podaje napoje alkoholowe w wypadkach kiedy to jest zabronione, podlega karze pozbawienia wolności do lat 2, ograniczenia wolności, lub grzywny.

7. Kto spożywa napoje alkoholowe na terenie przedsiębiorstwa (w stołówkach i bufetach) albo kto nabywa lub spożywa napoje alkoholowe przyniesione przez siebie lub inną osobę w miejscach wyznaczonych do ich sprzedaży lub podawania, podlega karze ograniczenia wolności do 3 miesięcy lub grzywny.

8. Usiłowanie popełnienia wykroczenia określonego w punkcie 7 jest karalne.

9. Kto wbrew szczególnemu obowiązkowi nadzoru dopusz-

ene jest tylko po tym

pay rozdział ustawy to najbardziej interesujące dowody przepisy o ruchu. Jest tu mowa o no- casadach włączania się do g miejskiej komunikacji, co ma ułatwić jej leowanie (art. 15, ust. 1): yobzarze zabudowanym ay pojazdem, zbliżający aznaczonego przystanku wego (trolejbusowego) wiazany zmniejszsy przed- w razie potrzeby zatrzy- w, aby umożliwić autobu- lejbusom) włączenie się stu, jeżeli kierowca takie- wdu sygnalizuje kierun- em zamiar zmiany pasa- zab wyjechania z zatoki nyle”. h. tu oczywiście o to, aby nia autobusu mógł spraw-

2. Hamować w sposób nie powodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia.

3. Utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania poprzedzającego pojazdu”.

W ruchu miejskim te zasady trzeba szczególnie skrupulatnie przestrzegać i pamiętać, że do niebezpiecznych sytuacji może dochodzić także na skutek zbyt małej szybkości, a nie tylko dużej. A oto nowe normy szybkości, które określa art. 17, ust. 1: „Na obszarze zabudowanym — 60 km/godz.

Poza obszarem zabudowanym: a) samochód osobowy i motocykl — 90 km/godz.; autobus, trolejbus, pojazd szynowy — 70 km/godz.

W rozdziale 4 dotyczącym zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu jest ustęp, który mówi, że:

wyprzedzania, bez utrudnienia komukolwiek ruchu.

Ustęp 3 mówi:

„Pojazd szynowy może być wyprzedzany tylko z prawej strony, chyba że położenie torów uniemożliwia takie wyprzedzanie lub wyprzedzanie odbywa się na jezdni jednokierunkowej”.

Ustęp 6 stwierdza:

„Kierującemu pojazdem wyprzedzanym zabrania się zwiększania prędkości (...)”.

Ustęp 9:

„Na drogach z wyznaczonymi pasami ruchu dopuszcza się, przy zachowaniu ust. 1 i 7 wyprzedzanie z prawej strony:

1. Na jezdniach jednokierunkowych.

2. Na jezdniach dwukierunkowych, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu na obszarze przeznaczony są do jazdy w tym samym kierunku”.

ku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu.

6. Kierujący jest obowiązany zachować szczególną ostrożność przy przejeżdżaniu obok oznaczonego przystanku tramwajowego nie znajdującego się przy chodniku. Jeżeli przystanek nie jest wyposażony w wyspę dla pasażerów, a na przystanek wjeżdża tramwaj lub stoi na nim, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w takim miejscu i na taki czas, aby zapewnić pieszym swobodny dostęp do tramwaju i na chodnik. Przepisy te stosuje się odpowiednio przy ruchu wszelkich innych pojazdów komunikacji miejskiej.”

7. W razie przechodzenia przez jezdnię osoby upośledzonej (...) kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w celu umożliwienia jej przejścia”.

czającej przystanek komunikacji publicznej, a przystanku z zatoką — na całej jej długości” oraz sposób sygnalizowania obecności stojącego pojazdu za pomocą światła awaryjnych bądź światła pozycyjnych i ostrzegawczego trójkąta odblaskowego.

Jednocześnie została w ustawie rozstrzygnięta kontrowersyjna dotąd sprawa używania światła zewnętrznych. Mówi o tym art. 42, ust. 1:

„W okresie od zmierzchu do świtu kierujący pojazdem jest obowiązany (...) używać podczas jazdy: a) na obszarze zabudowanym — światła mijania, b) poza obszarem zabudowanym — światła drogowych lub światła mijania albo obu tych światła łącznie”.

Dalsze rozdziały ustawy „Prawo o ruchu drogowym” omawiają i określają m. in. warunki używania pojazdów w ruchu drogowym, warunki techniczne pojazdów, sprawy dopuszczenia pojazdów do ruchu, badania techniczne pojazdów, problemy dotyczące kierujących (podwyższono tu m. in. w niektórych przypadkach limity wieku dla młodocianych kierujących pojazdami), kwestie badania sprawności fizycznej i psychicznej oraz sprawdzania kwalifikacji do kierowania pojazdami, zasady zatrzymywania praw jazdy, cofania i przywracania uprawnień, a także kontroli ruchu drogowego.

A oto przepis z tej części dotyczący zatrzymywania praw jazdy:

1. „Organ kontroli ruchu zatrzyma prawo jazdy za pokwitowaniem w razie: znajdowania się kierującego w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo podobnie działającego środka;

2. Uzasadnionego podejrzenia, że kierujący popełnił przestępstwo lub wykroczenie, za które może być orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych;

3. Stwierdzenia zniszczenia prawa jazdy w stopniu powodującym jego nieczytelność;

4. Podejrzenia podrobienia lub przerobienia prawa jazdy”.

Na zakończenie chciałbym jeszcze raz przypomnieć, że omówione powyżej przepisy wchodzi w życie z początkiem roku 1984, natomiast do końca bieżącego roku jeżdżymy nadal według obowiązującego dotąd kodeksu drogowego. (Oprac. I - k)

„drogowym”

żyć się do ruchu, ale też cierpiała na tym spraw- temieszczania się potoku p. O takiej właśnie idei ust. 2 tego artykułu, asów:

zrycy autobusów (trolej- o których mowa w ust. a więc na sąsiedni pas zb na jezdnię dopiero po niu się, że nie spowo- di zagrożenia bezpieczeń- echu drogowego”.

niacja tych zasad, które, nie zostały do końca w absolutnie jednoznaczny wane, będzie w prakty- Agać niewątpliwie od obu jest kierowcy dojeżdża- o przystanku, jak i kie- autobusem, współdzia- wzajemnego zrozumienia, psiaj nie tak łatwo.

kał 3 „Prawa” mówi o i hamowaniu. Warto tu uwagę na ust. 2, który

jący jest obowiązany: wadzić pojazd z prędko- utrudniająca jazdy in- rującym,

„Kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru”.

W tym rozdziale jest też punkt, który jednoznacznie wyjaśnia zasady zawracania na drodze z pierwszeństwem przejazdu, gdy po zmianie kierunku jazdy o 180 stopni może dojść do kolizji z wyjeżdżającym na wprost pojazdem z drogi o ruchu podporządkowanym. Oto jego brzmienie:

„Kierujący pojazdem zawracając jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa również pojazdowi wyjeżdżającemu z drogi podporządkowanej”.

Przepisy dotyczące niektórych manewrów omawia rozdział 5. Spore zmiany zostały wprowadzone w zasadach wyprzedzania (rozdział 6). Oto fragmenty art. 20:

1. Przed wyprzedzaniem kierujący jest obowiązany upewnić się, czy ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do

Nie trzeba tu chyba dodawać, że w takiej sytuacji konieczna stanie się znacznie większa, niż to jest obecnie, dyscyplina pasa ruchu u wszystkich kierujących.

Rozdział 7 jest również bardzo istotny, gdyż traktuje m. in. o tak nieważkich punktach przepisów ruchu, jak określenie obowiązków kierujących pojazdami wobec pieszych. Oto co mówi na ten temat artykuł 22:

1. „Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu,

2. Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża,

3. Kierującemu pojazdem zabrania się: a) wyprzedzania na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nimi, z wyjątkiem przejść, na których ruch jest kierowany, b) omijania pojazdu który jechał w tym samym kierun-

Uporządkowane zostały i ujednolicone zasady ostrzegania oraz jazdy w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza. Art. 25 rozdziału 8 nakazuje w takich warunkach włączyć światła mijania lub przeciwmieglne albo obydwie te światła.

Jednym z zasadniczych celów ustawy jest m. in. usprawnienie ruchu, a więc zatrzymanie i postój zostały obwarowane licznymi przepisami, o czym mówią artykuły 39, 40, 41. Ustęp 1 np. mówi:

„Zatrzymanie i postój pojazdu dozwolone są tylko w miejscach i w warunkach, w których jest on z dostatecznej odległości widoczny dla innych kierujących i nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia”.

„Zatrzymując pojazd na jezdni kierujący powinien ustawić go jak najbliżej jej krawędzi oraz równoległe do niej”.

Nowe przepisy dokładnie określają, gdzie zabrania się zatrzymywania pojazdów, m. in. „w odległości mniejszej niż 15 metrów od słupka lub tablicy ozna-



Minister Oliwa w MPK

(Dokończenie ze str. 1)
oczekuje rozwiązań nowoczesnych. Niestety, nie stać nas na nie. Niemniej nasze potrzeby zgłoszone do ministerstwa zostały uwzględnione w stu procentach wymaganych wielkości".

Tu minister Oliwa zapowiedział, iż MPK otrzyma w tym roku 70 Ikarusów pojedynczych, 50 przegubowych, 30 wozów tramwajowych, 1184 szt. opon i 360 akumulatorów. To powinno, przynajmniej w minimalnym stopniu, zapewnić ciągłość eksploatacji.

Nie w pełni zapewni ministerstwo remont Berlietów, chociaż 46 będzie można skierować do naprawy. O przydział dewiz minister wystąpił do resortu, który nimi dysponuje.

Jeśli chodzi o gratyfikacje — nie będzie żadnych zmian w stosunku do dotychczasowych ustaleń.

Jest zgoda na zakup na Węgrzech 2 km torów dla celów eksperymentalnych — jeśli próby wypadną pozytywnie,

będzie można zakupić większą ilość torów.

Słuszny jest kierunek rozbudowy ciągów komunikacyjnych. Ale jeśli chodzi o planowanie budowy nowych linii tramwajowych, zwłaszcza poza Kraków, słuszniej będzie pomyśleć o trolejbusach ze względu na ochronę środowiska.

W sprawie taksówek minister obiecał rozejrzeć się w bilansie ogólnokrajowym, chociaż stwierdził, że pod względem przydziału taksówek Kraków nie jest źle traktowany i nie będzie.

"Rad jestem — powiedział generał Oliwa na zakończenie — że u was byłem, cieszy mnie to, co widziałem, życzę: oby tak dalej — tak trzymać".

Wizytę kończą podziękowania i kwiaty dla ministra, a dyrektor Trzmiel serdecznie zaprasza do ponownego odwiedzenia krakowskich tramwajarzy. Zaproszenie zostało przyjęte niekonwencjonalnym: „dobra!”.

(Z. Zyg.)



Fot. Stanisław MAKAREWICZ

Pretensje o „trzynastkę”

Większość z nas o „13 pensji” zdążyła zapomnieć, ale są jeszcze tacy, co mają nadzieję ją otrzymać. W tym roku wyjątkowo dużo było w naszym przedsiębiorstwie odwołań od pierwotnych list z obliczoną „trzynastką”. Jeżeli w ubiegłych latach bywało ich ok. 50, to w tym roku 82. W dniu, w którym pisałam tę informację, 4 odwołań czekały na rozpatrzenie, z 78 rozpatrzonych 45 zaopiniowano pozytywnie i 33 negatywnie. Najwięcej odwołań jest z zakładów eksploatacyjnych. Dodatkowo wypłacono już 292 tys. 838 zł.

Wszędzie tam, gdzie utrata „trzynastki” była spowodowana piciem alkoholu lub przystąpieniem do pracy w stanie nietrzeźwym, odwołania były opiniowane negatywnie. W pozostałych przypadkach, opinie były pozytywne. Mimo iż przepis mówiący, że jednym z warunków otrzymania „trzynastki” jest termin przystąpienia do pracy, duża część pracowników o tym nie wie. Był przypadek, że do pracy je-

dnakowym terminie przystąpiło dwóch kolegów, jednemu przysługiwała nagroda, drugiemu nie. Powodem był sposób rozwiązywania umowy o pracę w poprzednim zakładzie pracy: ten, który miał porozumienie stron, „trzynastkę” dostał. Przypomnijmy więc: jeżeli w poprzednim zakładzie umowa o pracę została rozwiązana na podstawie porozumienia stron lub przeniesienia służbowego, w MPK w danym roku okres zatrudnienia nie był mniejszy niż 6 miesięcy a przerwa w zatrudnieniu nie była większa niż 10 dni — „13 pensja” przysługuje. Natomiast gdy rozwiązanie umowy o pracę następuje jednostronnie, by mieć prawo do nagrody trzeba pracę w MPK podjąć do 14 stycznia. Różnica jednego dnia powoduje często stratę kilku, lub nawet kilkunastu tysięcy zł. Wśród podań było i takie, które dotyczyło odwołania od zwrotu przedsiębiorstwu części „trzynastki” błędnie naliczonej. Okazało się, że tym razem byli już pracownik o należnej mu „trzynastce” do-

wiedział się dopiero z pisma wzywającego go do zwrotu pieniędzy, których zresztą nie pobrał. Co się więc stało? Czyja kieszeń zasiliły te pieniądze? W trakcie wyjaśniania sprawy stwierdzono, iż w innym naszym zakładzie pracował pan o takim samym nazwisku i imieniu. Prawdopodobnie nastąpiła pomyłka przy wypłacie. Piszę prawdopodobnie, gdyż dzisiaj nikt w przedsiębiorstwie nie jest w stanie tego stwierdzić, bo na porównywanych podpisach na listach płac, obaj panowie podpisali się różnie w różnych miesiącach. Jedynym rozwiązaniem będzie chyba grafolog.

W komisji odwoławczej udział biorą: radca prawny, kierownik Działu Kadr, przedstawiciel związków zawodowych i główny księgowy. Należy więc przypuszczać, że wnioski o uzyskanie dodatkowej wypłaty są zgodne z wszystkimi wymogami. Zapewniono mnie, że wszędzie tam, gdzie zależy to tylko od przedsiębiorstwa, pieniądze są wypłacane. (fis)

Dla ZAB i ZTH najwięcej punktów

Oby nie tylko z okazji konkursu

Konkurs jest dwuetapowy, ale o wynikach zadecydują również realizacja wniosków wiosenne-go, społecznego przeglądu warunków pracy oraz zalecenia służby BHP i Społecznej Inspekcji Pracy. Łączna ilość uwag oraz realizacja wniosków z przeglądów społecznych i zaleceń BHP będzie decydowała o przyznaniu dodatkowej ilości punktów. Za pełną realizację dana jednostka może otrzymać do 15 punktów dodatkowych.

28 kwietnia br. odbył się finał pierwszego etapu — nie zapowiedziany przegląd stanowisk pracy i ich otoczenia. Komisja w składzie: zastępca dyrektora ds. technicznych Marian Kalinowski, sekretarz KZ PZPR Jerzy Juniszewski, przewodniczący ZZ ZSMP Władysław Michalski, kierownik Działu BHP Augustyn Dobrowolski i ZSIP Aleksander Kowalczyk, dokonała przeglądu 12 zakładów.

Uczestnicząc w tym przeglądzie, poczyniliśmy szereg spostrzeżeń, na podstawie których zamierzamy poniższą relację o stanie bezpieczeństwa i warunków pracy oraz czystości w przedsiębiorstwie.

*

Pierwsze kroki kierujemy do ZNT. Stolarska, warsztat obróbki ręcznej i elektryczny. W tym ostatnim jeden z członków komisji gasi niepotrzebnie palące się światło. W montowni trwa przebudowa kanału. Dwóch uczniów z ZSZ, pracuje przy załadunku kamieni bez ochronnych rękawic. Na ogół jest czysto.

Do ZTP dociera chyba wieść o mającej nadejść komisji, bo kiedy się tam zjawiamy, trwa sprzątanie. W hali przeglądowej czysto. W pomieszczeniach warsztatowych odnowione ściany. W szatni męskiej i pomieszczeniach sanitarnych porządek, co niestety trudno powiedzieć o szatni damskiej. Nawet na schodach prowadzących do pomieszczeń dla pań jest bardzo brudno. Przed budynkiem wiatr rozrzuca papiery.

ZSP ma niewiele pomieszczeń. W warsztatach elektrycznych, osprzętu i sieci zastajemy ład i porządek. Wszystko tu odnowione jakby czekało na dobrą ocenę komisji.

Spawacz pracujący wprawdzie z osłoną, ale bez fartucha, to pierwsze co rzuca nam się w oczy w ZTS. W pomieszczeniach ciasnota. Szczególnie w

tym gdzie wydawana jest robocza odzież.

Na ciemnoszary kolor pomalowane ściany w jadalni, korytarzach i szatniach ZAW stwarzają ponury nastrój, od którego odcina się jaskrawym oranżem szatnia dla uczniów. Na szafkach w szatniach brudno. W hali napraw autobusów działa wyciąg spalin. Zdaże na co dzień egzamin z przydatności, projekt racjonalizatorski pracownika BHP Bronisława Suskiego, polegający na połączeniu weża idącego z rury wydechowej wozu, kolankiem z kawałkiem dodatkowego weża wpuszczonego w miejsce odprowadzania spalin.

Stare zabudowania przy ulicy Wawrzyńca, wymagają od użytkowników ZNA i ZTO wyjątkowego dbania o czystość pomieszczeń. Trudno ich więc nie pochwalić za czysto utrzymanie maszyn czy wymyte świetliki i okna. Szczególnie jadalnia ZNA sprawia przyjemne wrażenie. Można czuć się w niej jak w dobrze utrzymanym pełnym kwiatów mieszkaniu. Szkoda, że te miłe wrażenia zakłócone zostają przez jednego gryzonia należącego do grupy szczurów domowych, który w pomieszczeniu ZTO ulega powolnemu rozkładowi, a pracujący obok tego pomieszczenia ludzie zamiast ostrzeżać przed fetorem nie pomyślą o usunięciu jego przyczyny. Przy ulicy Wawrzyńca trwa przebudowa Głównej Dyspozytorni i bufetu.

Akumulatornia, warsztat pomp wtryskowych, pomieszczenia socjalne w ZAC czyste, gdzieś niedługo przeprowadzane są jeszcze prace malarskie. Trwa remont dachu nad halą napraw. Stanowiska pracy bez zarzutu. Maluje się siatkę, którą ogrodzony jest teren za jezdni. Plac postojowy wysprzątany. Brakuje tylko jakiegoś uporządkowania zieleni — miejscami rosnącej trawy, która robi wrażenie, dzięki niezadbanej łąki.

W przeciwieństwie do ZAC w ZAB na terenie Zajezdni kwitną na klombach kwiaty, żywopłot pięknie przyszyty, a wszystko to od dróg wewnętrznych oddzielone efektownie wyglądającymi na kolorowo pomalowanymi opo-

nami. Jeżeli w poprzednich zakładach komisja stwierdziła, że jest czysto, to w ZAB w takim razie jest idealnie czysto. Tu w kanałach przeglądowych jest czystiej niż w pomieszczeniach sanitarnych czy szatniach innych zakładów. Jasno oświetlone miejsca pracy, czyste ubrania, na głowach pracujących pod autobusem ludzi ochronne kaski. Warsztat układów zasilania, ogumienia, mechaniczny, wydawalnia odzieży, zastajemy w takim stanie jakby właśnie dzisiaj stawały do konkursu o najbardziej zadbane i czyste zakład w kraju.

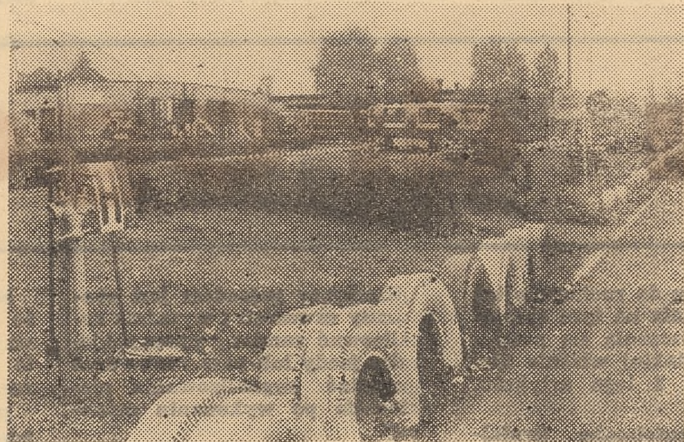
Pięknie kwitną drzewa. Jest tu tyle świeżej zieleni, iż wydaje się, że to nie zakład pracy, a ogród. Tak właśnie jest o tej porze roku w ZTH. Jest tu również coraz wygodniejsza załoga i kierownictwo dbają o swoje miejsce pracy. W pomieszczeniach czysto i dużo kwiatów. Stanowiska pracy bez zastrzeżeń.

Zakład niewielki. Ciasnota, a jeszcze w hali napraw leży i zagraza ją niepotrzebnie 10 silników, o które jakoś nie można się doprosić aby zostały zabrane do magazynu części przeznaczonych do regeneracji. ZTx trudno właściwie porównywać do innych zakładów. I tu również w miarę tych możliwości jakie są załoga dba o swoje miejsce pracy.

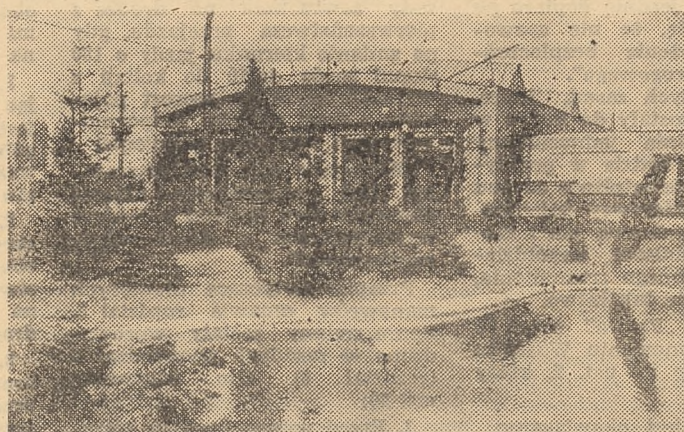
Ostatni Zakład objęty konkursem to ZAP. Wprawdzie plac postojowy zastajemy pozamiatany, ale po kątach jest brudno. Na zapleczu bufetu bałagan, a przy spawarce niezabezpieczona przewody.

Rekonesans po zakładach MPK dobiegł końca. Przedstawiciele komisji podliczają punkty. Najwięcej, a tym samym pierwsze miejsca po pierwszym etapie konkursu zdobywają ZAB i ZTH — każde w swojej grupie, drugie ZTx i ZSP, trzecie ZNA, ZTS i ZNT. Serdecznie gratulujemy i zapowiadamy kolejny przegląd w ramach drugiego etapu konkursu, który odbędzie się w trakcie tramwajowej w dniu 24 maja br., a w trakcie autobusowej w dniu 30 maja br.

MARIA BUBACZEWSKA



ZAB — zdobywca pierwszego miejsca



To nie ogród — tylko ZTH.

Fot. Stanisław MAKAREWICZ

LISTY

OPINIE

POLEMIKI



Uwagi kierowcy

REDAKCJA
DWUTYGODNIKA
„SYGNAŁY MPK”

Czytając „Sygnały MPK”, można zauważyć, że pismo staje się poczytniejsze. Aby było lepiej — muszą pisać pracownicy ze swego stanowiska pracy. Autobus każdego kierowcy jest to stanowisko pracy. Oto kilka moich spostrzeżeń.

ZGODNIE Z PRZEPISAMI
A CZY ZGODNIE
Z PRAKTYKĄ

Regulator z Kleparza złożył na mnie raport o przyspieszeniu autobusu na linii, nie podając godziny. Zgodnie z przepisami miał i w tym rację. Ale, jest pewne ale — linie Kleparz jak 217, 247, 120, 115 itp. we wczesnych godzinach rannych mają duże nasilenie pasażerów z końcowego przystanku Węgrce, a z Kleparza jedzie się prawie pusto. Stąd się to przyspieszenie bierze. Natomiast w godzinach wieczornych jest odwrotnie i tu powstaje odwrotne przyspieszenie. Przecież jak się wyjedzie autobusem z końcowego lub początkowego przystanku, a nikt nie wchodzi i nie wychodzi — to kierowca nie będzie stał na przystanku 1 lub 2 minuty, by zgłosił się pasażer, którego nie ma na przystanku. Praktycznie jedzie się dalej. To każdy kierowca praktykuje. Jadę często autobusem PKS z Krakowa do Kielc i wieczorem mamy około 30 minut przyspieszenia na końcowym przystanku. Takie życie...

ŚRODKI CZYSTOŚCI

W zajezdni MPK Czyżyny środki czystości wydaje pani Anna Grzybowska. Tej pani nigdy nie ma na swoim stanowisku pracy. Robotnicy nie mogą pobrać środków czystości. Szczególnie utrudnia to pobranie środków czystości kierowcom, którzy są w dro-

dze. Do tej pracy ww. pani podchodzi lekceważąco, a zaległości rosną. Ostatnio w MPK w Płaszowie wywieszono ogłoszenie, że po zaległości środki czystości za 1982 r. należy zgłosić się do Czyżyn do pani Grzybowskiej. Ciekawy jestem kiedy możemy ww. panią zastać na swym stanowisku pracy, bo my też pracujemy.

RECEPTA NA ZDROWIE

Jeśli chodzi o artykuł w „Sygnałach MPK” — „W trosce o zdrowie ludzi młodych” — dobrze się na ten temat mówi, ale źle czyni. Mam od dawien dawna receptę na podniesienie zdrowotności w naszym narodzie. Nie tylko recepta zdrowotnościowa ale i na zmniejszenie liczby rencistów. Picie alkoholu skraca życie, rujnuje stan dobrego zdrowia i doprowadza do zrujnowania społeczeństwa. Pałace i pałaczki rujnują swoje organizmy jak korniki drzewo, stopniowo doprowadzając do choroby. Wrogiem zdrowia jest alkohol spożywany nadmiernie i palenie papierosów. Dopiero wnikliwsze spojrzenie na problemy alkoholizmu, nikotyny, narkotyków i niespożywania tego pozwoli dostrzec różnice. Jest takie społeczeństwo na kuli ziemskiej, wyznawcy religii mormonizmu, którzy nie piją i nie palą. Mieszkańcy tych okolic, zwłaszcza młodzież, wydają się dorodniejsi i zdrowsi niż w innych krajach. Efekty działania tych ludzi widoczne są na każdym kroku. U nas widoczna jest masa ludzi chorych, tak mężczyzn jak i kobiet. Młodzi ludzie idą na rentę nie z powodu, że utracili zdrowie w pracy, tylko zdrowie odebrał im alkohol i nikotyna. Żaden lekarz tego nie ocenia. Przydałaby się renta specjalna dla alkoholików i nikotyniarzy. Oni też płacą codzienny podatek na tę rentę.

STEFAN GIEŁŻECKI

Polemicznie o artykule „W Zakładzie Taksówek”

Z dużym zainteresowaniem rozpocząłem lekturę artykułu „W Zakładzie Taksówek”, zamieszczonego w 7 numerze „Sygnałów MPK”. Zachęta dla mnie było już pierwsze zdanie artykułu, z którego wynikało, że „reformę gospodarczą w Zakładzie Taksówek nie była niczym nowym”. Jest to stwierdzenie prawdziwe, gdyż uruchomione wcześniej mechanizmy ekonomiczne w ramach tzw. eksperymentu gospodarczego pozwalały na stworzenie racjonalnego gruntu do prowadzenia w taki sposób działalności taksówkowej która by z jednej strony stwarzała zachęty materialne dla załogi, z drugiej, przyniosła wymierne efekty dla Zakładu i przedsiębiorstwa. Stworzone warunki zostały dobrze wykorzystane zarówno przez kierowców, pracowników zaplecza, jak i kierownictwo Zakładu. Uwidoczniło się to w samofinansowaniu i większej samodzielności Zakładu oraz w zainteresowaniu pracowników (poprzez dodatkową premię) dobrym stanem technicznym wozów i oszczędną ich eksploatacją. W Zakładzie Taksówek osiągnięto wysokie przebiegi taboru przy relatywnie niższych kosztach jednostkowych. Na tle tego oczekiwałem, jako czytelnik parający się zawodowo ekonomiką zakładu, rozwinięcia tego tematu, gdyż ciekaw byłbym spojrzenia na wdrażaną reformę gospodarczą od strony tych, którzy ją tworzą — pracowników Zakładu Taksówek, nad wyraz dobrze orientujących się w zasadach gospodarczych, czujących się faktycznie gospodarzami zakładu i, co nie bez znaczenia, umiejących dobrze liczyć w interesie własnym i przedsiębiorstwa. Niestety, spotkał mnie zawód i myślę, że nie tylko mnie, ale i tych czytelników, którzy znają problematykę taksówek, lub przynajmniej chcą mieć o tej działalności obiektywny osąd. W moim odczuciu artykuł stał się zbiorem „gorzkich żali”, przedstawionych subiektywnie i na starą, znajomą nutkę, a co gorsza, często rozminających się z prawdą, podawanych na zasadzie „pogłosek”. Nie posadam tu ani autorki artykułu, ani też pracowników o złą wolę. O takim sposobie przedstawienia sprawy zdecydowała według mnie przyjęta konwencja artykułu, sprowadzająca się do zamieszczenia w nim wszystkiego, co zostało podane przez wąską grupę pracowników, bez sprawdzenia, u systematyzowania i dokonania własnej oceny. Wydaje mi się, że przyjęcie takiej konwencji, może nawet popularnej, nie sprzyja jednak obiektywizmowi. Może przy takiej formie artykułu należało od razu zamieścić inne polemiczne stanowisko, np. kierownika zakładu, napisane w oparciu o fakty i dane liczbowe. Na marginesie, proszę uprzejmie nie przyjmować tych kilku własnych odczuć na temat artykułu jako pouczeń, gdyż jestem od tego bardzo daleki.

Po tych kilku wstępnych spostrzeżeniach pozwolę sobie wnieść kilka uwag bardziej szczegółowych. Wymienię następujące:

1) Pracownicy Zakładu Taksówek nie „pracują komuś tam na złość”, ale za godziwe w miarę osiąganych wyników zarobki i w warunkach na tyle dobrych, że praca ta jest szczególnie poszukiwana zarówno przez ludzi z zewnątrz, jak i własnych pracowników. Zmiany w Zakładzie w zakresie warunków pracy są zauważalne. Widać to wyraźnie na zapleczu, zwłaszcza w części socjalnej i bytowej. Nawet w dostawach taboru nastąpiła w ostatnich latach odczuwalna poprawa, choć rok bieżący w tym zakresie jest niezmiernie niekorzystny i wymagać będzie wielopłaszczyznowych starań o dostawę taboru — szczególnie taksówek bagażowych. Dla ilustracji warto przypomnieć, jak kształtowały się dostawy taboru dla Zakładu w poprzednich latach.

Przyrost wozów przedstawiał się następująco:

rok:	zakup:	średnia liczba wozów w inwentarzu:
1970	22	167
1975	33	157
1976	29	168
1977	49	150
1978	102	190
1979	23	210
1980	42	211
1981	36	212
1982	26	216

2) Zakład Taksówek pracujący w oparciu o rozrachunek gospodarczy, ale w ramach systemu finansowego, gospodaruje wypracowanym zyskiem na zasadach ogólnie obowiązujących w przedsiębiorstwie. Można dyskutować, czy to jest korzystne dla zakładu — ja jestem przekonany że tak, co pozwolę sobie zaraz udowodnić. I tak w roku 1982 Zakład wypracował 9526 tys. zł i posiadał w dyspozycji odpisy amortyzacji w wysokości 3137 tys. zł, podczas gdy sam zakupiony tabor kosztował 12 mln zł, a nagroda z zysku wyniosła 2312 tys. zł, a przecież trzeba jeszcze wymienić odpisy na fundusz socjalny i mieszkaniowy, z którego pracownicy korzystali i będą dalej korzystać. Trzeba jeszcze wspomnieć o podatku dochodowym i stabilizacyjnym, o odpisie na FAZ i fundusz rezerwowi. Przedstawiając te fakty, ocenę pozostawiam czytelnikom z równoczesną zachętą dla kierownictwa Zakładu o poszerzenie aktualnej informacji o dane finansowe.

3) Płace pracowników Zakładu są podnoszone w bezpośredniej proporcji do osiągniętych wyników finansowych. Im większe wpływy i mniejsze koszty tym wyższy poziom płac. Innej zasady w tym Zakładzie (przy pełnym samofinansowaniu) nie ma i być nie może. Ostatnie zmiany taryf, wynikłe z podwyższenia cen paliw i olejów oraz części zamiennych, przeznaczone były na pokrycie wzrostu kosztów z tym związanych, niemniej i przy tej okazji podwyższono płace przez pozostawienie dotychczasowej prowizji, np. w taksówkach osobowych.

4) Nie jest prawdą, jakoby pracownicy Zakładu Taksówek rozwiązywali problem zaopatrzenia w części zamienne same, w dodatku wykładając na ten cel własne pieniądze. Jeżeli zdarzają się przypadki zakupu indywidualnego, to są to sprawy marginalne. Pracownicy w takich wypadkach nie mają potrzeby płacić z własnej kieszeni, gdyż kierownictwo Zakładu po przedstawieniu rachunków, względnie oświadczeń, zwraca wydatkowane kwoty. Według mnie sprawy poprawy zaopatrzenia nie zafatwi jeden dodatkowy zaopatrzeniowiec Zakładu. Trudności występują wskutek ogólnego deficytu w kraju. Na tle olbrzymich trudności zaopatrzeniowych Zakład Taksówek ma i tak korzystną sytuację, a to w wyniku uzyskania przez dyrekcję priorytetu w Polmożbycie, CPN i u innych dostawców w zakresie zaopatrzenia przedsiębiorstwa w części zamienne, ogumienia, paliwo. Dla poznania wagi spraw zaopatrzeniowych odsyłam stałych malkontentów po informację do taksówkarzy prywatnych, którzy dobrze wiedzą co to znaczy deficyt paliwa, ogumienia, akumulatorów czy części zamiennych. W zakresie zaopatrzenia nie widzę też nic złego w tym, aby pracownik np. wyjeżdżający „w teren” nie mógł zakupić aktualnie brakujących części. Takie są prawidła działania w krytycznej sytuacji zaopatrzeniowej. Pisząc to, nie chcę powiedzieć, że w Zakładzie Zaopatrzenia wszystko jest doskonale zorganizowane, ale poprawa nie leży w przydzielaniu dodatkowego etatu. Może warto spróbować w Zakładzie, w ramach samodzielności, przejęcia wszystkich spraw związanych z zaopatrzeniem. Byłoby to dalszy krok do całkowitego usamodzielnienia Zakładu i działania w pełni na swój rachunek.

Pozostają jeszcze dwie sprawy poruszone w artykule, a to: wentylacja w zakładzie i zaopatrzenie w paliwo. Oba te zagadnienia traktuję jednak na zasadzie „pogłosek” (bardzo mi się to słowo spodobało — jako forma przedstawiania problemu). Do osądu czytelników pozostawiam fakt wyciągania wniosku i zakładania z góry, że nie oddana jeszcze do eksploatacji wentylacja musi źle działać. Taką pewnik założyli sobie „znający się na wszystkim” rozmówcy autorki artykułu. Myślę, że i przewidywane okresowe tankowanie paliwa w stacjach CPN, co związane jest z koniecznością czyszczenia zbiorników naszej stacji, nie doprowadzi do ruiny finansowej Zakładu.

Nie omawiam wszystkich kwestii zawartych w artykule, poruszyłem tylko te, które wydają mi się najważniejsze i na które mam inne spojrzenie. Może ono pozwoli przybliżyć prawdziwy obraz Zakładu, Zakładu naprawdę dobrego. Tak jest cel mojej polemiki z autorką.

Mgr ALOJZY KUSINA
zastępca dyrektora ds. ekonomicznych

Korespondencja, jakiej oczekujemy

„Komenda Wojskowa Ośrodka Szkolenia Specjalistów Pożarnictwa z zadowoleniem stwierdza, że Wasz pracownik Ob. st. kpr. ADAM PRZEGINIĄK odbywający zasadniczą służbę wojskową w naszej jednostce był żołnierzem sumiennym, zdyscyplinowanym i koleżeńskim. Swoim postępowaniem i nienaganną służbą wniósł swój obywatelski wkład w dzieło umacniania obronności Ojczyzny oraz zyskał zaufanie przełożonych i szacunek kolegów”.

(→) Zastępca komendanta ds. politycznych (→) Komendant Wojskowego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Pożarnictwa

Oto kolejny list pochwalny, jaki wpłynął do Dyrekcji. Informujemy, że Adam Przeginiak jest mechanikiem napraw pojazdów samochodowych w Zakładzie Eksploatacji Autobusów Czyżyny.

Jeszcze w sprawie numerów autobusów

Problemu nie ma

sowanymi komórkami przedsiębiorstwa tj. z zakładami eksploatacyjnymi, głównym księgowym, Działem Kosztów Własnych, Działem Elektronicznej Techniki Obliczeniowej oraz Działem Księgowości Inwestycyjnej i Majątkowej i został przez nie zaakceptowany. Oceniono, że nowy system numeracji pozwoli na szybką identyfikację służbom nadzoru ruchu, z której zajezdni pochodzi dany autobus oraz ułatwi w przyszłości wprowadzenie elektronicznego księgowania paliwa zużytego przez poszczególne wozy.

Wprowadzenie zmian w numeracji autobusów nastąpiło w zakresie wszystkich cyfr tylko w przypadku nowo powstałej zajezdni w Płaszowie, w ZAB i ZAC nastąpiły tylko zmiany pierwszych cyfr oznaczających numer zakładu, a w ZAW nie wprowadzono żadnych zmian. Skąd zatem w tekście Autora, mowa o wysokich kosztach przeprowadzonej zmiany i następujące po niej przypomnienie o konieczności oszczędzania i racjonalnego gospodarowania? Jakoś też zapomina o tym i sam pan Gielecki, proponując dwa

akapity dalej kolejną zmianę, tj. powrócenie do systemu czterocyfrowego. Gdzież podziałą się konsekwencja Autora?

Na koniec jeszcze jedno pytanie: jak można sobie wyobrazić zmieszczenie wszystkich informacji, czyli numeru zajezdni, typu autobusu i jego numeru inwentarzewego w czterech cyfrach, gdy w zajezdni znajduje się ponad setka autobusów jednego typu?

W sumie odpowiadając panu Andrzejowi Gieleckiemu w sprawie numerów, można całość skwitować jednym zdaniem: „Nie ma żadnego problemu”. I tak jest w rzeczywistości. Jeśli jest z cokolwiek problem, to ma go Autor ze znalezieniem bardziej istotnych problemów do działalności publicystycznej.

ADAM ZYZMAN
Rzecznik prasowy MPK

Opublikowany w kwietniowym numerze „Sygnałów MPK” artykuł pana Andrzeja Gieleckiego, zatytułowany „Czy krakowskie autobusy muszą mieć pięciocyfrowe numery ewidencyjne?” z całą pewnością można potraktować jako przyczynek do historii numeracji autobusów komunikacji miejskiej w Polsce. Tylko czy coś z tego wynika? W zasadzie nie. Autor po prostu uważa, że skoro krakowskie MPK wprowadziło odmienny od innych system numeracji autobusów, to z pewnością musi być on gorszy. Tymczasem jest on dość jasny — pierwsza cyfra oznacza bowiem zakład eksploatacyjny, druga — typ autobusu, a trzy pozostałe stanowią właściwy numer ewidencyjny. System ten, przed ukazaniem się ustalającego go zarządzenia, był konsultowany ze wszystkimi zaintereso-

Na szachownicy



Z okazji Święta Pracy ZKS „Tramwaj” zorganizował otwarty, błyskawiczny turniej szachowy, do którego zgłosiło się 17 zawodników z różnych klubów naszego okręgu. Obsada turnieju była silna, gdyż przeszło połowa zgłoszonych szachistów posiadała I, II lub III kategorię. Podczas zawodów każdy z uczestników musiał rozegrać 16 partii. A oto wyniki:

Indywidualnie zwyciężył Mirosław Grządziel („Ska-winka”) 15 pkt a kolejne miejsca zajęli: II Grzegorz Słabek („Korona”) 13,5 pkt, III Wojciech Spyra („Cracovia”) 13 pkt, IV Waldemar Łuczak (nie stowarzyszony) 12,5 pkt, V Roman Bączek (nie stowarzyszony) 11,5 pkt, VI Zbigniew Woch („Tramwaj”) 9,5 pkt, VII Adam Woch („Tramwaj”) 8,5 pkt, VIII Piotr Ładoś („Cracovia”) 7,5 pkt.

Drużynowo wygrała „Cracovia” 26,5 pkt przed „Tramwajem” 24,5 pkt.

Głównym organizatorem tych udanych zawodów z ramienia „Tramwaju” był prowadzący sekcję szachową naszego klubu Zbigniew Błachut, a sędziował Roman Szarzyński. Dodajmy, że Dział Kultury i Sportu naszego Przedsiębiorstwa z Romualdem Rolniakiem na czele, opiekujący się bardzo serdecznie szachistami, pomógł w zorganizowaniu bufetu, dzięki czemu uczestnicy wielogodzinnej rozgrywki mieli zapewnioną herbatę, zimne napoje, ciastka itp.

Tych pracowników MPK, którzy nie zdążyli wziąć udziału w turnieju pierwszomajowym, informujemy, że już za dwa tygodnie będzie kolejna okazja zasiąść przy szachownicy, w Domu Tramwajarza przy ul. Serkowskiego, mając za przeciwnika nie byle kogo, gdyż samego mistrza międzynarodowego, dwukrotnego mistrza Polski Jerzego Kostro. Na 28 maja sekcja szachowa „Tramwaju” planuje tzw. symultane na 20 szachownicach, rezerwując kilka miejsc dla nie stowarzyszonych pracowników naszego przedsiębiorstwa. Dla miłośników szachów nadarza się więc rzadka szansa spróbowania swych sił.

Pisać o szachach, chcielibyśmy jeszcze poinformować iż grająca w krakowskiej klasie „B” drużyna „Tramwaju” zakończyła pierwszą część tegorocznych rozgrywek i po 5 rundach zajmuje ex aequo 6-7 miejsce na 12 uczestniczących zespołów z 13,5 pkt. We wrześniu „Tramwaj” grający w składzie (w kolejności szachownicy): Wiktor Rafałczyk, Adam Woch, Zbigniew Woch, Marcin Senderek, Anna Woch i junior Andrzej Kasprzyk (uczeń ZSZ przy MPK) rozegra 6 kolejnych rund. Ponieważ obecne rozgrywki są ligowym debiutem tramwajarzy, zajmowaną pozycję w środku tabeli można uznać za zupełnie przyzwoitą.

I jeszcze informacja dla tych pracowników MPK, którzy interesują się grą w szachy, a dotychczas nie mieli okazji zetknąć się z działalnością sekcji szachowej „Tramwaju”. Otóż sekcja, mająca swa siedzibę w Domu Tramwajarza przy placu Serkowskiego, jest otwarta dla wszystkich chętnych posłegnięcia swych umiejętności szachowych. Zajęcia odbywają się w każdy czwartek w godz. 16-19 i wtedy zainteresowani mogą osobiście zwracać się do opiekuna naszych szachistów, Zbigniewa Błachuta.

0 największą rybę

23 kwietnia br. Sekcja Wędkarska Ogniska TKKF „Tramwajarz” zorganizowała zawody wiosenne „O największą rybę”. Zawodnicy startowali w niesprzyjających warunkach atmosferycznych. Stąd pewnie i ryba specjalnie nie brała, gdyż wyniki raczej skromne. Największą rybę — płoć długości 29 cm — złowił Stanisław Bodzoń z ZNT. II miejsce zajął Tomek Porajski (junior) z ZTH — płoć dł. 28 cm, III — Andrzej Śliwa z ZTP (płoć dł. 27 cm), IV — Mieczysław Zadura, emeryt i kolejno: Eugeniusz Zadura z ZTH, Jerzy Albrecht i Juliusz Wójtowicz z ZNT.

Organizator zawodów składa specjalne podziękowanie zastępcy przewodniczącego NSZZ Pracowników MPK, Leszkowi Kosibile za ufundowanie nagrody w postaci spławików wędkarskich.

Organizator zawodów
JERZY ALBRECHT

Dział Kultury, Sportu i Turystyki proponuje:

● 16-29 maja br. w kinach „Wanda” i „Uciecha” przegląd siedmiu filmów japońskich z lat 1980-1982. Kartoty rozprowadzają zakłady.

● 17-20 maja — wycieczka turystyczna „Szlakiem Renesansu” dla emerytów i rencistów, członków Klubu Seniora. Odjazd o godz. 7.00 z placu Wolnica.

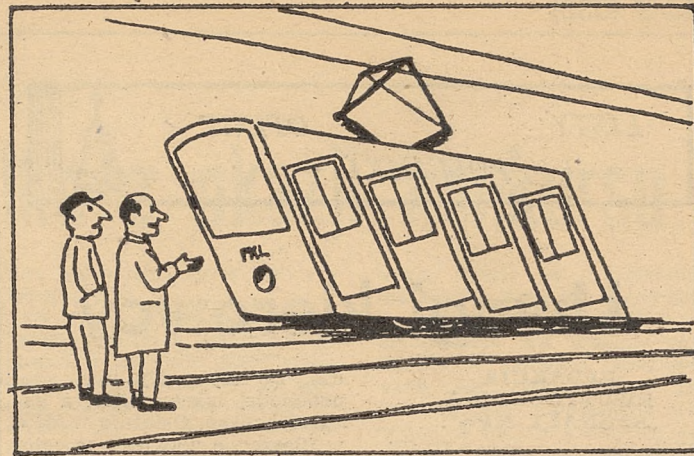
● 20 maja w świetlicy MPK przy ul. Brożka 3, o godz. 15.00 — „Z najlepszymi życzeniami” — impreza artystyczna z okazji Dnia Pracownika Gospodarki Komunalnej.

● 25 maja w Domu Tramwajarza (plac Serkowskiego 7) o godz. 17.00 występ zespołu wokalo-muzycznego „Radosz”.

● 25, 26 i 27 maja o godz. 19.00 oraz 28 maja o godz. 18.00 w hali „Wisły” przy ul. Reymonta — koncert Państwowego Zespołu Ludowego Pieśni i Tańca „Śląsk”. Bilety rozprowadzają poszczególne zakłady.

● 27-29 maja — wycieczka turystyczna do Kotliny Kłodzkiej dla pracowników Zakładu Eksploatacji Tramwajów Podgórze.

● 31 maja o godz. 18.00 w Domu Tramwajarza — Dzień Działacza Kultury.



— Brakuje taboru, więc pożyczaliśmy z Gubałówki...
Rys. WOJCIECH WILCZEK

Wyjaśniamy — czyja to była podobizna

W numerze 5 „Sygnałów” na str. 7 zamieściliśmy bez podpisu zdjęcie przedstawiające mężczyznę w „chińskim padzie” z rozwartymi rybio ustami. Zdjęcie to wydobyliśmy z archiwów nie istniejącego już pisma, gdyż było nam potrzebne dla graficznego podratowania rozpolowionej kolumny, a z drugiej strony potraktowaliśmy go jako metaforę do sąsiadujących z nim polemicznych tekstów. Pod zdjęciem nie było żadnego podpisu. Nie przypuszczaliśmy nawet, jaka nas czeka niespodzianka.

Oto otrzymaliśmy aż z Szczecina (!) list, od aktora Teatru Polskiego, Pana MIECISŁAWA FRANASZKA (co skądinąd „prawilo” nam dużą przyjemność), który zgłasza pretensje, iż opublikowaliśmy Jego podobiznę bez informacji „kogo ta fotografia przedstawia, w jakich okolicznościach została wykonana”. Trudno to było wyczuć, ale skoro Pan Franaszek domaga się wyjaśnienia i nam je ułatwia, nic nie stoi na przeszkodzie, aby stosowną informację zamieścić.

Wiemy więc już, że jest to podobizna Pana Franaszka, jeśli zaś chodzi o sytuację — „zdjęcie przedstawia scenę z historycznego już w tej chwili spektaklu Teatru „STU” z Krakowa pt. „Pamiętnik wariata” wg M. Gogola, w reżyserii J. Kukowskiego, zrealizowanego w r. 1966”.

Tak więc uczyniliśmy zadość życzeniu Pana Franaszka, ale jeżeli znów dotrze doń to wyjaśnienie, pragnę przy okazji powiedzieć, że gdybyśmy nawet ten podpis miał, nie umieścilibyśmy go pod zdjęciem, gdyż straciłoby wówczas swój metaforyczny sens. Takie praktyki stosowane są nawet w najważniejszych pismach, co dopiero w tak hermetycznej, wewnętrznej gazecie, jak nasza. Dlatego zaskakuje mnie trochę wysoka tonacja pretensji Pana Franaszka. No, ale skoro już... to serdecznie przepraszam.

A swoją drogą rad bym wiedzieć, jakim cudem dorwał Pan nasz organ i za list serdecznie dziękuję.

Z. ZYGMA

Jest skrzynka!

W 4 numerze „Sygnałów” w rubryce „15 dni w MPK” postułowaliśmy umieszczenie skrzynki pocztowej przy wejściu do biurowca przy ul. Brożka. Miło do-

nieść czytelnikom, zwłaszcza tym pracującym w biurowcu, że od 11 maja, dzięki staraniom Wydziału Ogólnego, mogą korzystać z takiej. Listy będą wybierane codziennie. Za to udogodnienie dziękujemy również pocztowcom.

PRACOWNIK MPK 3-KROTNYM ZABÓJCĄ

W grudniu ub. r. w pobliżu pętli autobusowej w Plewiskach znaleziono poćwiartowane, niekompletne zwłoki młodego mężczyzny. Jak ustalono ofiarą był 21-letni Janusz B. z Poznania, który na kilka tygodni przed śmiercią zwolnił się z pracy w MPK. Pod zarzutem dokonania zbrodni zatrzymany został 53-letni pracownik fizyczny, zatrudniony w MPK w Poznaniu, który w czasie śledztwa przyznał się do winy. Znaleziono też drugą część zwłok ofiary, którą sprawca wywiózł w zupełnie inne miejsce. Powodem morderstwa było zbroczenie seksualne. Śledztwo wykazało ponadto, że Kazimierz P., który ok. połowy swego życia spędził w więzieniu, właśnie za czyny lubieżne z nieletnimi, w latach 70. dokonał dwóch morderstw, zabijając 8- i 16-letnich chłopców. Sprawcy nie udało się wówczas ustalić.

JAK BUDOWAĆ KOMUNIKACYJNE TUNELE

W dniach 18-19 maja spotykają się w Warszawie specjaliści budownictwa podziemnego z kilkudziesięciu krajów. Będą oni uczestniczyć w symposium pn. „Budownictwo podziemne — człowiek — środowisko” oraz w sesji Międzynarodowej Organizacji Budownictwa Podziemnego (AITES

-ITA). Najliczniej zgłosili swój udział naukowcy z Japonii, Czechosłowacji, Francji i Belgii. Tematyka obrad dotyczyć będzie m. in. technik i technologii budownictwa tuneli komunikacyjnych.

KIEROWCA MPK W POŚCIGU ZA ZŁODZIEJAMI

Ryszard G., kierowca lubelskiego autobusu linii „25”, zauważył w Dąbrowie „fiata 126 p”, który jadąc z dużą prędkością, wymusił pierwszeństwo i wpadł do rowu, a 2

wyższe cen przejazdów środkami komunikacji miejskiej strefowy system opłat wywołał powszechną krytykę mieszkańców tego regionu. Efektem kilkutygodniowej dyskusji na łamach katowickiej prasy była decyzja podjęta przez Wojewódzki Komitet Obrony, który pozytywnie ustosunkował się do zgłaszanych postulatów. W rezultacie po szerokiej konsultacji społecznej zdecydowano, że w granicach administracyjnych miast i gmin obowiązywać będzie cena biletu — 3 zł, a po prze-

mówień inwestycyjnych w tych, a nie innych firmach. Zlecenia były związane przede wszystkim z budową helskiego metra i modernizacją kolei i poczty.

GRYFICE OTRZYMAŁY MIEJSKĄ KOMUNIKACJĘ

W województwie szczecińskim miejską komunikację miały dotychczas 3 miasta — Szczecin, Stargard Szczeciński i Swinoujście. Niedawno otrzymały ją także Gryfice. Trasa autobusowa prowadzi tam z centrum do nowo zbudowa-

PIERWSZA KOBIETA

Paryskie metro ma po raz pierwszy w swej wieloletniej historii kobietę „u steru”. Jest nią brunetka Yvonne Bruckner, która prowadzi skład podziemnej kolei na linii „12”, na trasie Issy — Porte de la Chapelle. Przykład podzielał, gdyż są już następne kandydatki.

Z AUTOBUSAMI LEPIEJ ŻŁE Z KIEROWCAMI

Podstawą komunikacji miejskiej w Inowrocławiu były do niedawna wyłącznie „rozsypane się” „jelce” i ciasne, też sfatygowane „autosany” i dopiero w styczniu br. Inowrocław otrzymał 6 nowych „berlietów”, które skierowano na linie „3” i „15”, a 6 kolejnych wozów tej marki nadeszło kilka tygodni później. Jeśli w tym półroczu dotrze do tego miasta 10 dalszych zaplanowanych nowych „berlietów”, będzie to zastrzyk, który poprawi sytuację w tamtejszej komunikacji, ale nie aż tak bardzo, gdyż trzeba jednocześnie skasować 9 „jelczy” i 7 „autosanów”. Innym zmartwieniem kierownictwa Zakładu Autobusowego jest brak kierowców. (Oprac. l-k)

Mieszanka firmowa NIE TYLKO



mężczyźni, którzy wydostali się z auta, zaczęli uciekać do lasu. Kierowca zatrzymał autobus i wraz z kilkoma pasażerami po pościgu zatrzymał uciekinierów. Przybyli funkcjonariusze MO ustalili, że „maluch” został skradziony w Świdniku. 16-letni Mariusz G., mieszkaniec Świdnika, zatrzymany został w Izbie Dziecka, a 22-letni Jan M. z Lublina, przekazany został do dyspozycji prokuratury, gdyż był poszukiwany listem gończym.

POSTULATY PASAŻERÓW ZOSTAŁY UWZGLĘDNIONE

Jak informowaliśmy, wprowadzony na Śląsku po pod-

kroczeniu ich — 6 zł bez względu na to, ile miast przejeżdża pasażer autobusu WPK.

NADUŻYCIA PRZY BUDOWIE METRA

Przed sądem w stolicy Finlandii stanęło przeszło 50 polityków, urzędników państwowych i biznesmenów. Wśród nich jeden minister, deputowany do parlamentu, poprzeczni i obecny burmistrz Helsinek, dyrektorzy fińskich kolei państwowych i urzędu pocztowo-telegraficznego. Wszyscy są oskarżeni o branie wysokich łapówek, prowizji i „podarunków” w zamian za lokowanie miliardowych za-

nego szpitala, który znajduje się ok. 3 kilometrów za miastem. Pierwsza linia, na której kursują 3 wozy, cieszy się dużą frekwencją.

WPK W BYDGOSZCZY MA „WŁASNE” BILETY

Po podwyżce cen przejazdów do Bydgoszczy przez wiele tygodni nie dotarł z drukarni w Poznaniu ani jeden bilet. W sytuacji bez wyjścia dyrektor tamtejszego WPK w uzgodnieniu z wojewodą bydgoskim podjął decyzję o rozpoczęciu druku lokalnych biletów, co nie było takie proste, gdyż — jak wiadomo — są to druki ścisłego zarachowania. Ale trudności pokonano i